

# KANTONALES MOBILITÄTSKONZEPT 2040



Photografie © Olivier Maire



# Inhaltsverzeichnis

<b>1 Einführung</b>	<b>3</b>
<b>2 Vorgehensweise</b>	<b>4</b>
2.1 Ziele des KMK 2040	4
2.2 Umsetzungsinstrumente	4
2.3 Die Schritte des Vorgehensweise	5
<b>3 Kantonales Mobilitätskonzept</b>	<b>6</b>
3.1 Allgemeine Situation	6
3.2 Aufgaben und Rollen des Staates Wallis	6
3.3 Raum- und mobilitätsrelevante Aspekte	7
3.4 Fokus auf die Komplementarität der Verkehrsarten	7
3.5 Methodik, Darstellung, Werkzeug	7
<b>4 Identifizierung der wichtigsten Mobilitäts Herausforderungen</b>	<b>9</b>
4.1 Herausforderungen in Verbindung mit der Kantonsstrasseninfrastruktur	9
4.2 Agglomerationsprojekte als Katalysatoren des Wandels	21
4.3 Herausforderungen in Verbindung mit dem öffentlichen Verkehrsangebot	21
4.4 Herausforderungen in Verbindung mit der Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur	23
4.5 Herausforderungen in Verbindung mit der Infrastruktur für den Schienengüterverkehr	24
4.6 Herausforderungen in Verbindung mit Seilbahnen	25
4.7 Herausforderungen in Verbindung mit der Schifffahrt auf dem See und der Rhone	26
4.8 Herausforderungen in Verbindung mit dem Luftverkehr	27
4.9 Herausforderungen in Verbindung mit dem Langsamverkehr	27
4.10 Herausforderungen in Verbindung mit der Beispielhaftigkeit der kantonalen Walliser Verwaltung	28
4.11 Herausforderungen in Verbindung mit der Bewirtschaftung von Parkplätzen	29
<b>5 Nächste Schritte</b>	<b>30</b>
5.1 Regierungspolitische Priorität	30
5.2 Finanzierung der Vision	30
5.3 Personalressourcen für die Sicherstellung der Vision	31
5.4 Aktualisierung der Objektblätter des kantonalen Richtplans	31
5.5 Beginn der gesetzgeberischen Projekte	31
<b>6 Schlusswort</b>	<b>32</b>

## 1 Einführung

Der Staat hat den Auftrag, allen Mobilitätskonsumenten des Kantons die bestmöglichen Leistungen zur Verfügung zu stellen. Dies, bei gleichzeitiger Berücksichtigung des für das Wallis spezifischen sozialen und wirtschaftlichen Lebens, seiner Herausforderungen, seiner Entwicklung sowie der natürlichen und gebauten Umwelt, in die sie sich einbringen. In Bereichen, in denen er möglicherweise eine dominierende Rolle spielt, muss sich der Staat beispielhaft verhalten und Nachhaltigkeit ins Zentrum seines Handelns stellen. Er hat die Pflicht, Veränderungen und den Wandel innovativ und positiv zu begleiten.

Mit der Integration der Dienststelle für Verkehrsfragen, gefolgt von den Wanderwegen<sup>1</sup>, deckt die Dienststelle für Mobilität (DFM) fortan alle Fragen im Zusammenhang mit der Mobilität auf dem Kantonsgebiet ab, sei dies für den Kanton. Wallis als Eigentümer bestimmter Verkehrsinfrastrukturen, aber auch als Koordinations- oder Partnerbehörde der Gemeinden und/oder des Bundes. So kann die DFM optimale Lösungen für alle Verkehrsarten auf dem Kantonsgebiet planen, koordinieren und realisieren.

In diesem Dokument präsentiert die Dienststelle für Mobilität das kantonale Mobilitätskonzept 2040 (KMK 2040), bei dem es sich um die Vision des Departements für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt (DMRU) und die daraus resultierenden Massnahmen handelt.

---

<sup>1</sup> Früher an die Dienststelle für Wald und Landschaft (DWL) angegliedert

## 2 Vorgehensweise

Angesichts seiner Pflichten und Verantwortlichkeiten stellt der Staat seine Überlegungen auf einer klaren und umfassenden Grundlage an. Er bezieht sich auf die Gegenwart und auf das in der Vergangenheit geschaffene Transportnetz, während gleichzeitig die Zukunftsherausforderungen antizipiert werden müssen. Die Mobilitätsherausforderungen für die nächsten Jahrzehnte sind zahlreich und komplex. Hauptsächlich geht es darum:

- Den Erhalt der Substanz der Transportinfrastrukturen und des Mobilitätsangebots sicherzustellen und zu entwickeln
- Die technologischen und/oder gesellschaftlichen Veränderungen einzubeziehen<sup>2</sup>,
- Intelligent und in Koordination mit den verschiedenen Partnern zu planen

### 2.1 Ziele des KMK 2040

Das DMRU untersucht sein kantonales Mobilitätskonzept in regelmässigen Abständen und langfristig und passt es an. Diese Vision geht mit der Entwicklung des kantonalen Richtplans einher, in dem raumrelevante Aspekte behandelt werden. Sie ist Gegenstand einer Präsentation im Parlament und einer Veröffentlichung.

Das KMK geht über eine Beschreibung und die Erfassung von relevanten Statistiken hinaus und präsentiert die wichtigsten Mobilitätsherausforderungen, die der Kanton Wallis bis 2040 bewältigen muss.

Der vorstehend vorgeschlagene Prozess wurde vom DMRU gewünscht, um eine transparente und klare Kommunikation mit dem Parlament und der Bevölkerung zu ermöglichen, und gleichzeitig daran zu erinnern, dass jede Planung Änderungen und Entwicklungen unterliegt. Zudem muss diese langfristige Vision entwicklungsfähig sein. Daher ist alle 8 Jahre eine Aktualisierung des KMK 2040 durch die Dienststelle für Mobilität geplant.

Die DFM berücksichtigt zudem die vom kantonalen<sup>3</sup> Richtplan koordinierten Schritte, mit denen irrelevante Verkehrsbewegungen reduziert werden sollen. Sie ermöglichen eine Entlastung der Mobilitätsnetze, ohne künstliche Grenzen zu schaffen. Auch wenn diese Initiativen nicht in den direkten Zuständigkeitsbereich der DFM fallen, werden sie selbstverständlich berücksichtigt.

### 2.2 Umsetzungsinstrumente

- Der kantonale Richtplan ist ein wesentliches Planungsinstrument, um die Koordination aller Mobilitätsmassnahmen<sup>4</sup> mit anderen raumwirksamen Thematiken beim Bund zu rechtfertigen.<sup>5</sup> Das KMK 2040 versteht sich als Ergänzung zum kantonalen Richtplan. Es ist kohärent und erklärt und ergänzt die zahlreichen Objektblätter des Richtplanes zu Mobilitätsthemen.
- Die Rechtsgrundlagen sind unerlässlich, um die Mobilitätsherausforderungen zu bewältigen. Um das KMK 2040 und die Massnahmen der für die Anwendung der Strategie zuständigen Dienststelle zu unterstützen, sind Gesetzesanpassungen notwendig. Es ist geplant, alle zugehörigen Rechtstexte in den nächsten 8 Jahren anzupassen (Strassengesetz, Gesetz über den öffentlichen Verkehr, Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs, möglicherweise ein neues Gesetz über die kantonale Luftverkehrspolitik, Gesetz über die Schaffung einer selbständigen Einheit zur Wertsteigerung der Parkplätze und Gesetz über die Agglomerationspolitiken).
- Die nötigen finanziellen und personellen Ressourcen zur Umsetzung der Strategie werden ebenfalls behandelt und Gegenstand von damit zusammenhängenden

<sup>2</sup> Mobilitätsbedarf und qualitatives Wachstum der Mobilität, Alterung der Bevölkerung, Digitalisierung, Wirtschaft des Teilens, technologische Entwicklungen ...

<sup>3</sup> Telearbeit, Erhalt einer Care-Ökonomie, kohärente Urbanisierung ...

<sup>4</sup> Auch mit den Gemeinden

<sup>5</sup> Urbanisierung, Tourismus, Versorgung, Energie, Landwirtschaft ...

Entscheidungen im Rahmen der üblichen Kompetenzen der DFM, des DMRU, des Staatsrates oder des Grossen Rates sein.

### 2.3 Die Schritte des Konzeptes

Das KMK 2040 wird dem Staatsrat zur Kenntnisnahme und zur Annahme unterbreitet. Dies ermöglicht es, die Stellungnahmen des für die Mobilität zuständigen Departement zu stärken und zu untermauern, um anschliessend die Instrumente für die Raumordnung und die rechtlichen Instrumente zu entwickeln und die angemessenen Ressourcen zuzuweisen, in Einklang mit der Vision.

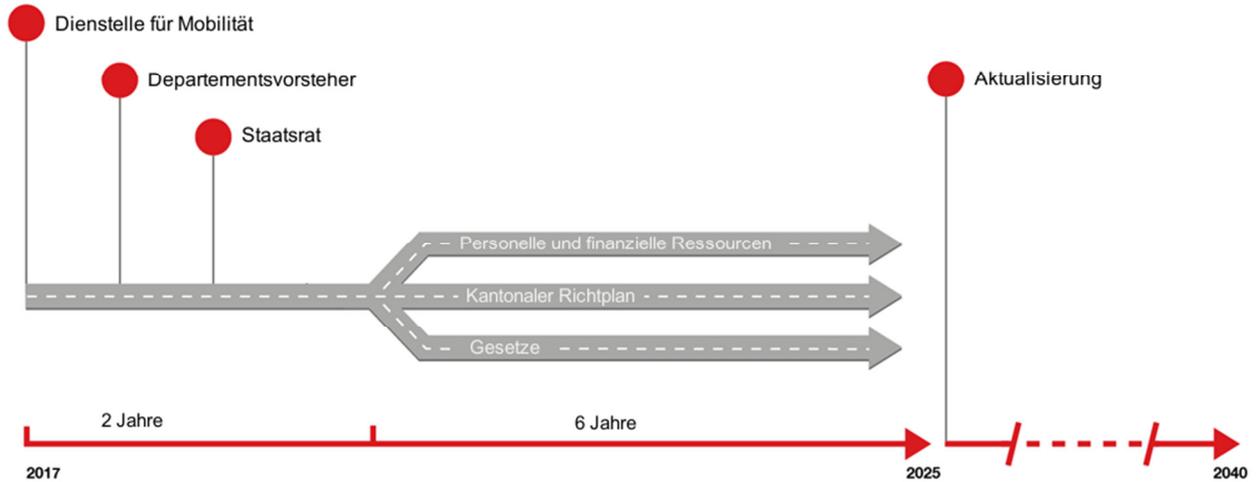


Abbildung 1: Terminplan

### 3 Kantonales Mobilitätskonzept

#### 3.1 Allgemeine Situation

Im 20. Jahrhundert hat der Kanton ein fast komplettes Transportnetz geschaffen. Es bildet die Grundlage des Mobilitätskonzepts 2040. Seine Beschreibung und seine Besonderheiten sind Gegenstand zahlreicher Dokumente<sup>6</sup>.

Auf dem Walliser Gebiet ist die Mobilität stark durch die Topographie bedingt. Das Verkehrsnetz des Kantons muss daher einfach sein und sich um das Rhonetal herum aufbauen, das als Rückgrat fungiert. Somit bilden alle Ausläufer ein strukturiertes Verkehrsnetz. Diese Situation erfordert zahlreiche obligatorische Passagen oder lange Doppelspurigkeiten zwischen den Verkehrsarten und/oder den Bedürfnissen. Folglich ist es wichtig, die Synergien/Ergänzungen optimal zu nutzen. Die nachstehende Abbildung zeigt die wichtigsten Mobilitätsbedürfnisse.

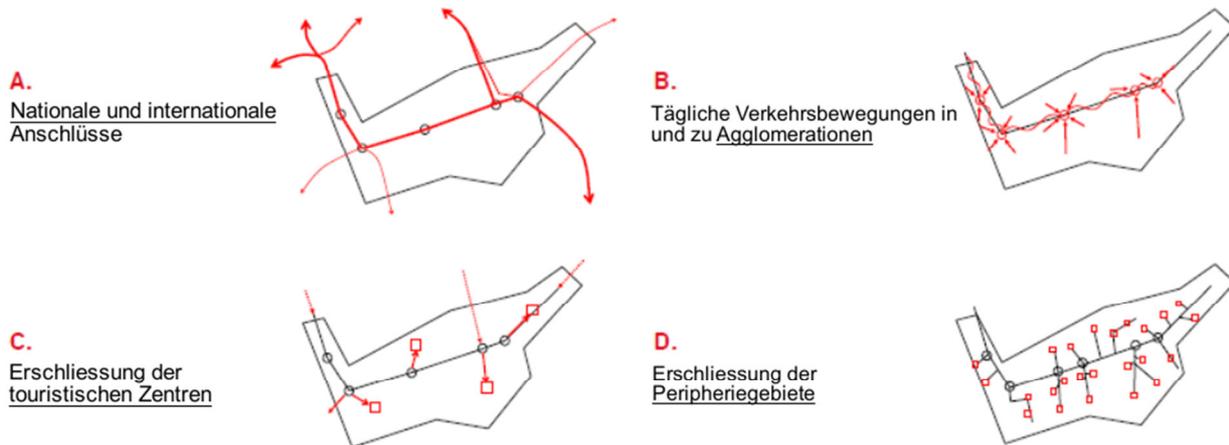


Abbildung 2: Vier zentrale Mobilitätsbedürfnisse

#### 3.2 Aufgaben und Rollen des Staates Wallis

Die exekutiven Aufgaben bilden die fundamentalen und historischen Grundlagen des Staates. Die Rolle des Staates Wallis variiert je nach Netzen und Transportarten. Die Rollen werden nachstehend zusammengefasst.

	Strassennetz			Öffentliches Verkehrsnetz			Netze für den Langsamverkehr		Seilbahnnetze		Luftverkehr		Schifffahrt	
	Gemeindstrassen	Kantonsstrassen	Nationalstrassen	Fernverkehr	Regionaler Personenverkehr (RPV)	Agglomerationsverkehr	Kantonale Netze für den Langsamverkehr	Kommunale Netze für den Langsamverkehr	Vom Staat unterhaltene Seilbahnen	Sonstige Seilbahnen	Flughafen Sitten	Sonstiger Luftverkehr	Genfersee	Rhone
Planung / Koordination	Autorisiert	X		Vorgeprüft	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Bau		X	X ANSB				X		X					
Betrieb		X	X GE III				X		X					
Subventionierung		-			X	X	-	X	-	X	X		X	

Tabelle 1: Rollen des Staates Wallis je nach Verkehrsnetzen

Regelmässig finden tiefgreifende Veränderungen oder Entwicklungen statt. Sie sind auf gesellschaftliche Veränderungen<sup>7</sup>, aber auch auf den Handlungsspielraum der Regierung

<sup>6</sup> Naturgefahren, Topographie, Seitentäler, touristische Gebiete, Agglomerationen, Transitverkehr ...

zurückzuführen und hängen vom politischen Willen und der Flexibilität der Verwaltung ab. Somit eröffnet die Gruppierung aller Bereiche im Zusammenhang mit der Mobilität in der DFM neue Perspektiven, die einen Teil der Antwort auf die grössten Veränderungen bilden<sup>8</sup>.

### 3.3 Raum- und mobilitätsrelevante Aspekte

Für ein Territorium mit natürlichen und bebauten Umgebungen wie das heutige Wallis sind urbane Entwicklungen begrenzt<sup>9</sup> und das Transportnetz ist praktisch vollständig entworfen. Daher muss sich dieses Netz an die effektive oder geplante Urbanisierung anpassen<sup>10</sup>, die verlangten Änderungen sind lokal und punktuell. Dieser Aspekt wird in Anhang 2 dieses Dokuments weiter ausgeführt.

Als logische Folge dieser Realität muss das Verkehrsnetz bei der Stadtplanung respektiert werden<sup>11</sup>. So kann sich das Verkehrsnetz an die effektive oder geplante Urbanisierung anpassen und nicht umgekehrt. Folglich wird bei der Urbanisierung die Raumnutzung optimiert, indem das bestehende Verkehrsnetz, das bei der Raumordnung eine strukturierende Rolle spielt, berücksichtigt wird.

Angesichts dieser starken Interaktion mit dem Raum ist die Dienststelle für Raumentwicklung (DRE) heute in das DMRU integriert und ermöglicht eine engere Zusammenarbeit mit der DFM.

### 3.4 Fokus auf die Komplementarität der Verkehrsarten

Da das Verkehrsnetz so gut wie ausgereift ist, ist es heute wichtig, zu versuchen, die Komplementaritäten zwischen den Verkehrsarten aufzuwerten, statt für Konkurrenz oder Redundanzen zu sorgen. Dies ist an Orten, an denen das Verkehrsnetz mit grossen Einschränkungen konfrontiert ist, umso notwendiger<sup>12</sup>. Es geht nicht darum, eine Verkehrsart zu benachteiligen, sondern darum, die möglichen Lösungen zu optimieren.

Öffentliche Verkehrsmittel werden, zum Beispiel für den Schultransport empfohlen, während der Zugang zu bestimmten Zentren für den Kauf von unhandlichem Material ausserhalb von Spitzenstunden durch den motorisierten Individualverkehr begünstigt wird.

Daher ist es wichtig, bei der Planung der Mobilitätsnetze systematisch alle Transportarten zu integrieren und zu bewerten (Lösungen/mögliche Anpassungen), um das oder die optimalen Transportsysteme anzubieten, einschliesslich Lösungen, die Verschiebungen vermeiden können.

### 3.5 Methodik, Darstellung, Werkzeug

Sämtliche Massnahmen des Staates Wallis durch die DFM in Verbindung mit dem integralen Mobilitätsmanagement werden in Form von zwei Tabellen präsentiert, die eine umfassende Matrix bilden. Sie zeigt die Vielfalt der durchgeführten Massnahmen und die potenziellen Handlungsspielräume auf, liefert jedoch keine Hierarchie oder Einstufung nach Bedeutung oder Umfang der Massnahmen<sup>13</sup>. Daraus resultieren zwei unterschiedliche Lesarten oder Herangehensweisen: nach Transportarten<sup>14</sup> oder nach Querschnittsthemen<sup>15</sup>. Die zwei Tabellen bieten eine komplette und schnelle Übersicht über die von der DFM durchgeführten Massnahmen und sind entwicklungs- und anpassbar. Sie ermöglichen es, die Umsetzung der im Rahmen dieses Dokumentes entwickelten Vision zu verfolgen.

---

<sup>7</sup> Bedarf, Befindlichkeiten, Möglichkeiten, Politik, Normen, Gesetze ...

<sup>8</sup> Umwelt, Wirtschaft, Demografie, Technologie ...

<sup>9</sup> Zum Beispiel: neue Zonen in der Nähe der bereits erschlossenen Zentren ...

<sup>10</sup> Zum Beispiel: neue Haltestellen für öffentliche Verkehrsmittel, neue Kreisverkehre oder Zubringerstrassen ...

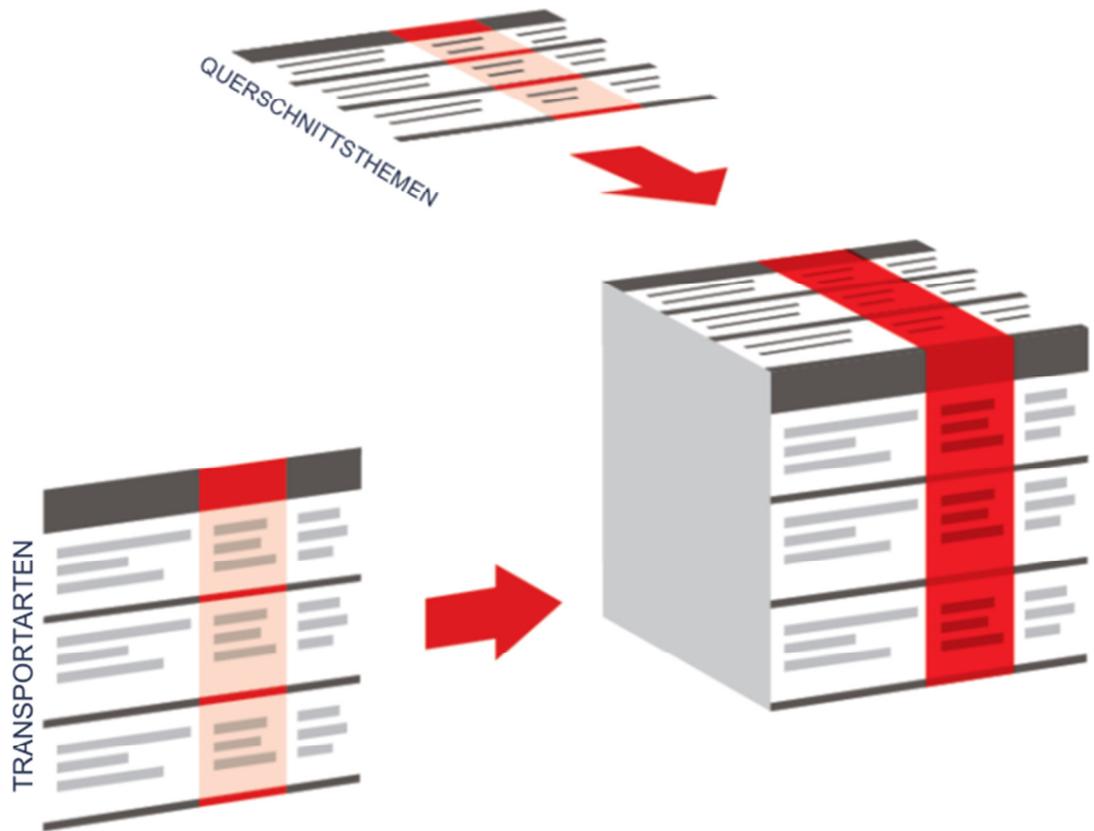
<sup>11</sup> Die DFM und die DRE arbeiten diesbezüglich zusammen, namentlich auf Ebene des kantonalen Richtplans.

<sup>12</sup> Die Einschränkungen können für das Wallis traditionell und erwartet sein (Fahrzeit, Topographie, Naturgefahren ...) oder neu (Überlastungen, Platzmangel ...).

<sup>13</sup> Kosten, Personal, Auswirkungen ...

<sup>14</sup> Schienentransport, Busse, motorisierter Individualverkehr, Langsamverkehr ...

<sup>15</sup> Sicherheit, Instandhaltung, Umwelt ... dies kann mehrere Transportarten beinhalten



**Abbildung 3: Grundsätze der Matrix für das kantonale Mobilitätskonzept 2040**

Wenn ein Handlungsspielraum vorhanden ist, wird die geplante Massnahme (gemäss den Visionen des Staates) kurz beschrieben. Die deutliche Charakterisierung jeder Massnahme widerspiegelt die tägliche, aus operativen und konkreten Entscheidungen bestehende Funktionsweise der DFM. Der Ansatz nach Transportarten oder Querschnittsthemen stellt die globale Kohärenz des Vorhabens sicher.

## 4 Identifizierung der wichtigsten Mobilitäts Herausforderungen

In den Tabellen der im vorherigen Kapitel präsentierten Matrix werden alle vom Staat Wallis vorgenommenen Massnahmen aufgelistet. Wenn Handlungsspielräume für diese Massnahmen vorhanden sind und genutzt werden, konkretisieren sie sich durch eine Entwicklung der Mobilität, die zu einer Verbesserung der Infrastrukturen, des Rollmaterials und/oder der Rahmenbedingungen führen kann. Die grössten Herausforderungen verdienen eine besondere Präsentation. Manche können kurzfristig bewältigt werden, andere erfordern mehr Zeit. Die erwarteten Gewinne können quantitativ und/oder qualitativ sein. Alle haben ihre Bedeutung und tragen zur globalen Mobilität bei. Bei den Herausforderungen gibt es keine Rangordnung.

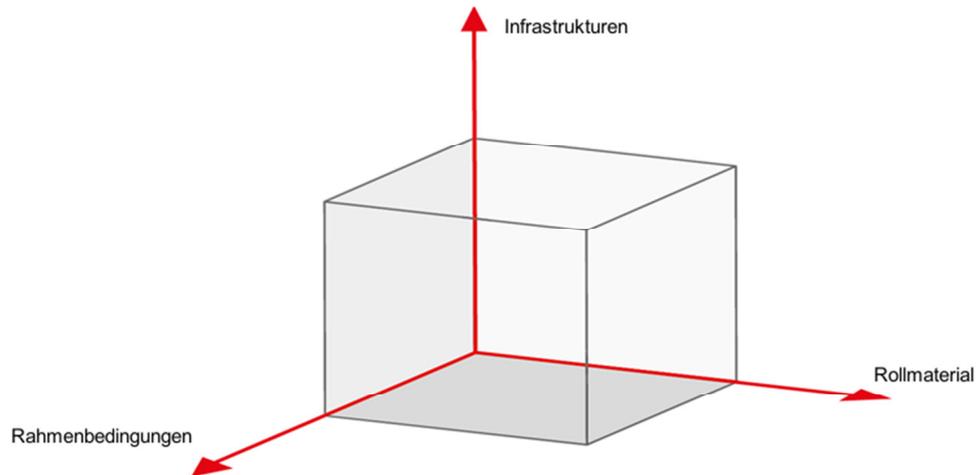


Abbildung 4: Raum zur Verbesserung der Mobilität

### 4.1 Herausforderungen in Verbindung mit der Kantonsstrasseninfrastruktur

#### 4.1.1 Funktionalität und aktueller Zustand des Kantonsstrassennetzes

Der Zustand des Netzes weist seit mehreren Jahren tendenzielle eine starke Verschlechterung auf. Die der DFM zur Verfügung stehenden Finanzmittel für den Bau, die Verbesserung und die Anpassung (einschliesslich der Korrektur), die Instandsetzung, die Wartung und den Unterhalt der Infrastrukturen der 1'811 km des Netzes sind in hohem Masse unzureichend. Trotz einer ständigen Verschlechterung der Situation sind diese Mittel in den vergangenen Jahren erneut drastisch geschrumpft und auch in naher Zukunft ist nicht mit einer Umkehr dieser Tendenz zu rechnen.

Die Wartung und der Unterhalt der Infrastrukturen, neben den gängigen Massnahmen (Reinigung, Ausmähen usw.) und dem Winterdienst erfordern ihrerseits Finanzmittel zwischen 120 und 150 Millionen Franken pro Jahr. Diese anerkannte und von den europäischen Experten für das Management dieser Infrastrukturen empfohlene Spanne stellt 2 % bis 2,5 % des Neuwerts des Bestands dar, der auf zirca 7 Milliarden Franken geschätzt wird.

Die Wartung in regelmässigen Abständen ermöglicht es, einen guten Zustand der Anlagen zu erhalten und ihre Nutzungsdauer zu verlängern, bei einem angemessenen Investitionsbetrag. Im Gegensatz dazu erfordert die Wartung zu einem Zeitpunkt, zu dem der für die Nutzung gerade noch annehmbare Zustand bereits erreicht ist, viel grössere und somit teure Arbeiten, um erneut einen «guten» Zustand herzustellen.

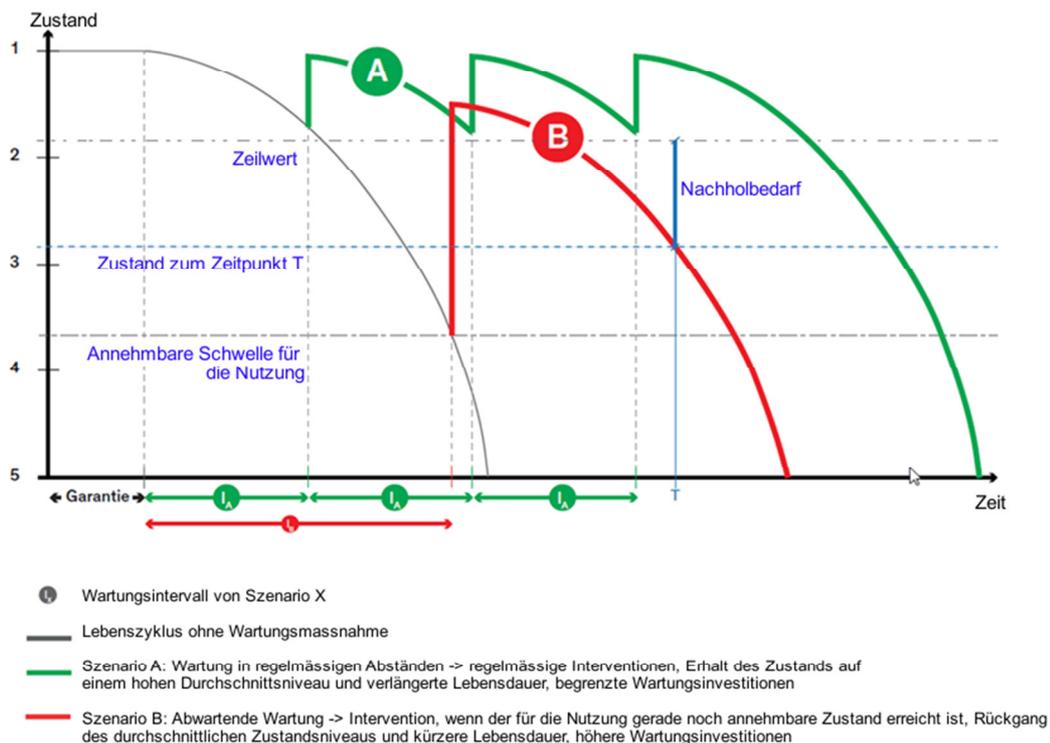


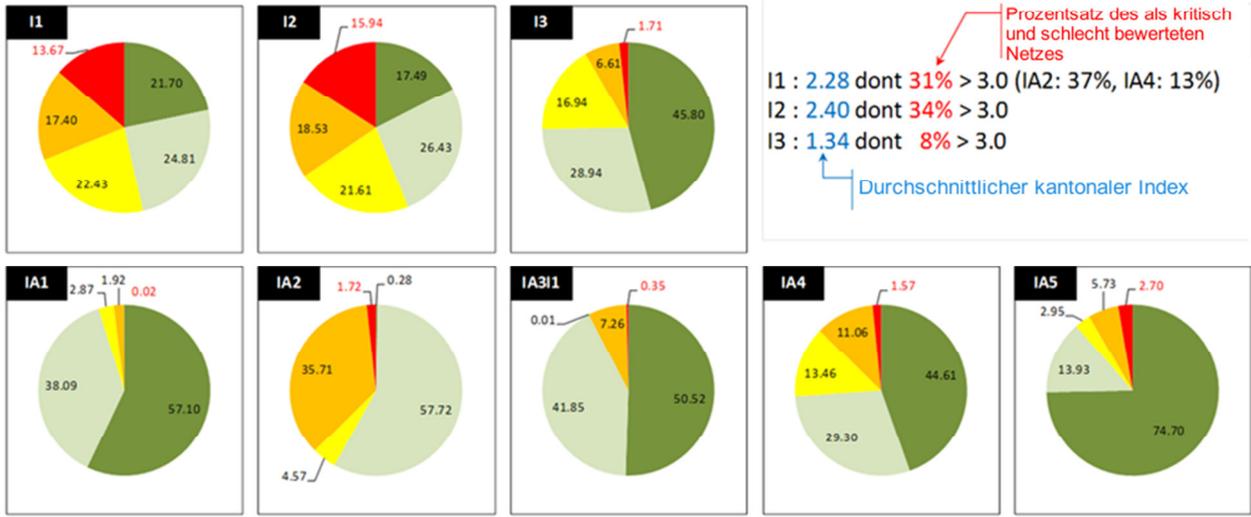
Abbildung 5: Verschiedene Szenarien für den Unterhalt<sup>16</sup>

Die aktuellen Finanzmittel und Personalressourcen ermöglichen es dem Verwalter dieser Infrastrukturen nicht mehr, alle Aufgaben und Missionen, die in seinen Zuständigkeitsbereich fallen und ihm in den Zielen und politischen Verträgen auferlegt werden, zu erfüllen. Dies führt zu grossen Verzögerungen bei der Verbesserung des Netzes und seiner Anpassung an die Verkehrsentwicklung und die neuen normativen Anforderungen.

Aus den Ergebnissen der Kampagne 2015 der Zustandserhebung des Netzes geht hervor, dass mehr als 30 % der Fahrbahnen der Kantonsstrassen laut der normativen Einstufungsskala in einem «kritischen» bis «schlechten» Zustand sind. Schnelle Interventionen sind unerlässlich, um die Substanz wiederherzustellen und, in vielen Fällen, neben dem Komfort auch die Sicherheit der Benutzer zu gewährleisten. Der Vergleich mit den Ergebnissen von vorherigen Kampagnen deutet auf eine regelmässige Verschlechterungstendenz hin, die sich seit mehreren Jahren verschärft und im Wesentlichen die Folge von fehlenden Finanzmitteln ist. Aktuell wird der Betrag für eine Instandsetzung der Fahrbahnen des kantonalen Netzes auf einen akzeptablen Zustand im Hinblick auf die gewünschte Funktionalität der Strasse auf **1'515 Millionen Franken** geschätzt (Stand per 31.12.2015).

<sup>16</sup> Quelle: ASTRA / Bericht über den Zustand des Nationalstrassennetzes 2016, Juli 2017

%	I1	IA1	IA2	IA3I1	IA4	IA5	I2	I3	%
gut	21.70	57.10	0.28	50.52	44.61	74.70	17.49	45.80	gut
mittel	24.81	38.09	57.72	41.85	29.30	13.93	26.43	28.94	mittel
ausreichend	22.43	2.87	4.57	0.01	13.46	2.95	21.61	16.94	ausreichend
kritisch	17.40	1.92	35.71	7.26	11.06	5.73	18.53	6.61	kritisch
schlecht	13.67	0.02	1.72	0.35	1.57	2.70	15.94	1.71	schlecht
Σ	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	Σ
Mittelwert	2.28	1.08	2.34	0.96	1.18	0.62	2.40	1.34	Mittelwert
Anzahl der gemessenen Abschnitte (50 m)	35'469.00	35'469.00	35'469.00	35'469.00	35'469.00	35'469.00	35'113.00	35'464.00	Anzahl der gemessenen Abschnitte (50 m)



**Legende**

Index I1 entspricht einer Bewertung der Belagsschäden anhand einer visuellen Aufnahme, er ist in 5 Einzelindize unterteilt, die den Hauptgruppen von Schadenmerkmalen entsprechen:

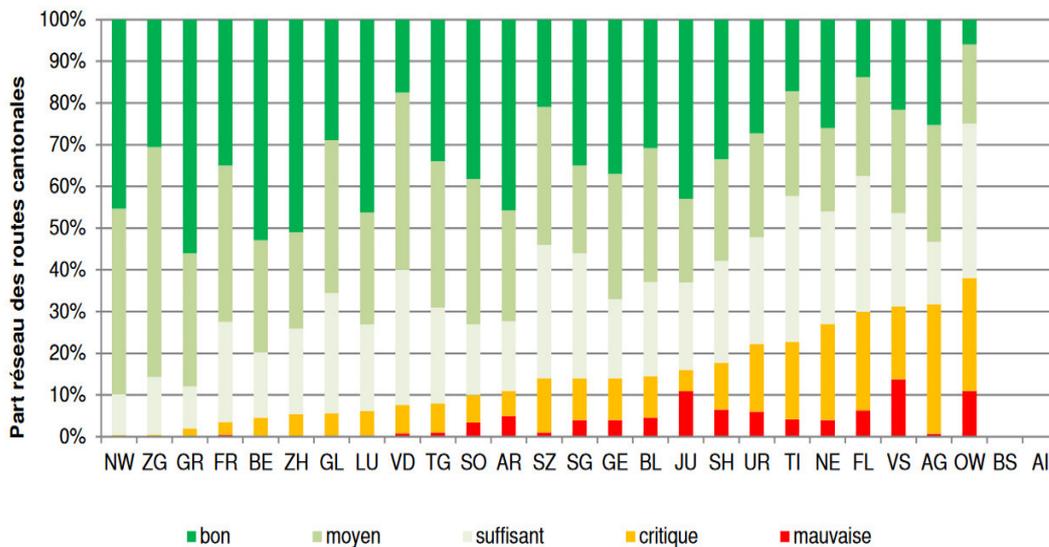
- Zustands-Einzelindex IA1: Index für Oberflächenglätte
- Zustands-Einzelindex IA2: Index für die Belagsschäden
- Zustands-Einzelindex IA3: Index für die Belagsverformungen (inkl. Spurrinen)
- Zustands-Einzelindex IA4: Index für die strukturellen Beschädigungen
- Zustands-Einzelindex IA5: Index für die Reparaturen

Index I2 entspricht der Bewertung der Ebenheit in Längsrichtung

Index I3 entspricht der Bewertung der Ebenheit in Querrichtung

**Abbildung 6: Zustand der Kantonstrassen 2015**

Im interkantonalen Vergleich schneidet das Wallis schlecht ab. Der Zustand der Strassen der Verkehrsnetze anderer Kantone mit vergleichbaren klimatischen und topografischen Bedingungen wie beispielsweise Graubünden weist darauf hin, dass man sich mit dieser Situation nicht abfinden muss. Allerdings ist ein tiefgreifender Paradigmenwechsel vonnöten.



Source: Données de 24 cantons et de la Principauté du Liechtenstein et ainsi pour 16'992 km selon la norme SN 640 925b, basé sur des relevés d'état dans les cantons entre 2009 et 2016 (sans Appenzell Rhodes-Intérieures, Bâle-Ville). Combinaison d'indicateurs I0 et I1.

Abbildung 7: Oberflächenzustand des Kantonsstrassennetzes nach Kantonen<sup>17</sup>

#### 4.1.2 Paradigmenwechsel

Ausgehend von den technischen und finanziellen Feststellungen zu den Herausforderungen in Verbindung mit den Strassen, unter Einbeziehung der Fragen der Funktionalität und des aktuellen Zustands des Kantonsstrassennetzes, stellt sich zu Recht die Frage seiner Grösse.

Daher wurde mit dem aktuellen Strassengesetz (StrG) als Massstab die Grösse des Kantonsstrassennetzes per 30. Juni 2017 sowie sein Anpassungspotenzial analysiert.

Die Relevanz der Zugehörigkeit einer Strasse zum kantonalen Netz hängt primär von ihrer Funktion ab. Die Einstufung resultiert aus den Antworten auf die folgenden Fragen in Verbindung mit den derzeitigen Gegebenheiten im Kanton.

<sup>17</sup> Quelle: INFRA Suisse / Studie Zustandsanalyse und Werterhaltung schweizerische Kantonsstrassen / März 2017

Fragen	Vorschläge
Hat die Erschliessung einer Ortschaft durch mehrere Kantonsstrassen eine Berechtigung?	Mehrfacherschliessungen müssen aus dem Netz genommen werden.
Welche Kantonsstrasse bzw. welcher Abschnitt wurde durch eine vom Kanton gebaute oder zu bauende Umfahrungsstrasse ersetzt?	Die ersetzten Strassen oder Abschnitte müssen aus dem Netz genommen werden.
Ist die Erschliessung der Dämme/Stauanlagen über die letzte Ortschaft und/oder eine Abzweigung/Trennung von zwei Kantonsstrassen weiterhin eine kantonale Pflicht?	Die Zugänge zu Staudämmen haben keine Funktionalität im Sinne eines Mobilitätsangebots für die Benutzer. Um die Kontrolle über den öffentlichen Raum zu behalten, verbleiben diese Zugänge jedoch im kantonalen Netz.
Welche Natur oder Typ der Standorten oder Tourismuszentren-/orte muss der Kanton erschliessen, unter Berücksichtigung ihrer Bedeutung auf kantonaler Ebene?	Die touristischen Stätten, Orte oder Zentren von kantonaler Bedeutung müssen Teil des Netzwerks sein.
Welche Siedlungsflächen muss der Kanton erschliessen?	Die grossen Siedlungsflächen, welche vom Kanton erschlossen werden müssen, werden präzisiert (Zahl der während des Jahres dort lebenden Haushalte und Zahl der Wohnungen), um eine rationale territoriale Nutzung sicherzustellen.
Wo in der Ortschaft muss die Kantonsstrasse enden, wenn sich die Ortschaft am Ende einer Kantonsstrasse befindet? Ist die Anbindung von Weilern, die zur selben Ortschaft gehören, Sache des Kantons? Müssen mehrere Kantonsstrassen ein und dieselbe Ortschaft erschliessen bzw. durchqueren?	Die Funktionalität des kantonalen Netzes für Ortsdurchfahren sowie die lokale Erschliessung müssen gemäss den Antworten auf die vorstehenden Fragen (Mehrfacherschliessungen, ersetzte Abschnitte, Tourismusorte, Siedlungsflächen) verfeinert werden.
Auf welcher Ebene muss der Kanton die Gemeinden bei der Neuklassierung von Ortsdurchfahrten begleiten, die künftig zu den kommunalen öffentlichen Flächen gehören?	Er muss personelle und finanzielle Unterstützung leisten, um die Gemeinden bei diesen Neuklassierungen zu begleiten.

**Tabelle 2: Analyse der Grösse des Netzes (Details in Anhang 3 – Strassennetz)**

Bei der detaillierten Studie des Kantonsstrassennetzes wurden zirca 600 km Strassen identifiziert, die aktuell zum kantonalen Netz gehören und Potenzial für die Anpassung des Netzes bergen. Die Grösse des angepassten Netzes würde sich somit auf 1'200 km, also etwa zwei Drittel des aktuellen Netzes, belaufen. Bestimmte Nebenstrassen in den Bergen haben das grösste Anpassungspotenzial.

Angesichts der erforderlichen finanziellen Verpflichtungen für die Instandsetzungen der Strassenachsen vor deren Abgabe an Dritte, im Besonderen an Gemeinden, sowie der Gespräche, die vor jeder Übereinkunft geführt werden müssen, würde eine Anpassung der Grösse des Kantonsstrassennetzes in derartigem Umfang schrittweise erfolgen und könnte ab der Verpflichtung zu dem Vorhaben innert einer Frist von schätzungsweise 20 Jahren abgeschlossen werden. Die nötigen Investitionen zur vorherigen Instandsetzung dieser Strassen bzw. Strassenabschnitte werden auf 175 Millionen Franken geschätzt. Dieser Betrag stellt grösstenteils die alleinige Nachholung des Investitionsdefizits dieser Abschnitte dar.

#### **4.1.3 Neueinstufung der öffentlichen Räume einschliesslich der Kantonstrassen durch Ortschaften**

Die Kantonsstrassen stellen in erster Linie die folgenden Funktionen sicher: Erschliessung und Verbindung aller Regionen des Walliser Kantonsgebiets sowie der angrenzenden Kantone und Länder, Ermöglichung des regionalen, nationalen und internationalen Transitverkehrs.

Der Verkehr im Zentrum von Städten und Dörfern nimmt ständig zu. Auf der Grundlage der bestehenden Mobilitätsachsen entwickelt sich der Platz, der für die anderen Nutzer des öffentlichen Raumes bestimmt ist. Parallel dazu verdichten sich Ortskerne immer mehr, die Neueinstufung der Räume in den bewohnten Zentren, einschliesslich der Kantonsstrassen, muss sich an die aktuellen und künftigen Veränderungen anpassen. Diese Neueinstufung muss zudem eine bessere Berücksichtigung der verschiedenen Fortbewegungsarten ermöglichen, durch Projekte, die gegebenenfalls multidisziplinäre Überlegungen im Zusammenhang mit Ingenieurswesen, Architektur und Städteplanung integrieren. Diese Projekte müssen im Besonderen den Erhalt der Funktionalität der Strasse sicherstellen und gleichzeitig ein geeignetes Sicherheitsniveau garantieren. Dank einer Pazifikation und einer besseren Übersichtlichkeit der Orte kann so die Lebensqualität der Anwohner verbessert und eine bessere Koexistenz zwischen und mit den verschiedenen Strassennutzern ermöglicht werden.

Diese Projekte zur Neueinstufung von öffentlichen Räumen, einschliesslich kantonaler Strassen durch Ortschaften, erfordern eine starke Abstimmung mit den Gemeinden. Die

Priorisierung dieser Neueinstufung erfolgt in Partnerschaft mit den Standortgemeinden und den Leitern der Agglomerationsprojekte. Die erforderlichen Beträge für diese Neueinstufungen werden für einen Zeitraum von rund 20 Jahren auf 70 Millionen brutto geschätzt. Hierzu ist anzumerken, dass diese Beträge für Massnahmen ausserhalb von Agglomerationsprogrammen bestimmt sind, die über eine spezifische Finanzierungsart verfügen (vgl. Absatz 4.2) und für die sich die kantonalen finanziellen Verpflichtungen auf 60 bis 70 % der Kosten der umgesetzten Massnahmen belaufen (49 Millionen für den kantonalen Anteil). Angemessene Personalressourcen müssen es erlauben, diese Projekte zu verfolgen und die Gemeinden zu unterstützen.



Vétroz (Projektphase)

Vionnaz (realisiert)

Abbildung 8: Beispiele für Ortsdurchfahren

#### 4.1.4 Identifizierung von Umfahrungen und Zubringerstrassen für Ortschaften

Parallel zur Aufwertung der öffentlichen Räume, einschliesslich der Kantonsstrassen durch Ortschaften, hat der Kanton verschiedene bedeutende Projekte identifiziert, die den Transitverkehr um die Ortschaften herum führen sollen, falls dieser gemäss qualitativen (Lärm, Sicherheit, Geometrie, Präsenz von besonderen Elemente, Baudichte ...) und/oder quantitativen (durchschnittlicher Tagesverkehr von mehr als 15'000 Fahrzeugen) Kriterien gross ist.

Mit den Bauzonen, die sich im Laufe der letzten Jahrzehnte verdichtet haben, haben die meisten betroffenen Ortschaften eine grosse Entwicklung erfahren. In ihren aktuellen Konfigurationen führen einige Abschnitte von Kantonsstrassen, die zu Hauptverkehrszeiten im Übrigen häufig verstopft sind, zu einer Zäsur der Bausubstanz in den Ortschaften. Punktuell garantieren diese Achsen darüber hinaus weder die Verkehrssicherheit noch einen optimalen Verkehrsfluss. Zudem handelt es sich nicht um sichere oder für den Langsamverkehr attraktive Wege.

Durch den Bau der geplanten Umfahrungen kann der Transitverkehr gewährleistet und flüssiger gemacht werden, anschliessend können die öffentlichen Räume und die Kantonsstrassen durch Ortschaften neu eingestuft werden. Diese Projekte ermöglichen eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, indem die Interaktion des Transitverkehrs mit den internen Verkehrsbewegungen der Anwohner und des Langsamverkehrs maximal vermieden wird. Und schliesslich wird die Lebensqualität der Anwohner in den gebauten Umgebungen verbessert, da die Lärmbelästigung durch den Strassenverkehr und die Luftverschmutzung reduziert werden.

Diese Projekte sind bis 2040 gestaffelt zu realisieren, entsprechend den Budgetmitteln und ergänzenden Finanzierungen, aber auch gelegentlichsbedingt, je nach Fortschritt bei den Verfahren. Die für diese Umfahrungsprojekte benötigten Mittel werden auf einen Investitionsbetrag von insgesamt 535 Millionen Franken geschätzt, der kantonale Anteil über einen Zeitraum von 20 Jahren beläuft sich auf 88 Millionen.

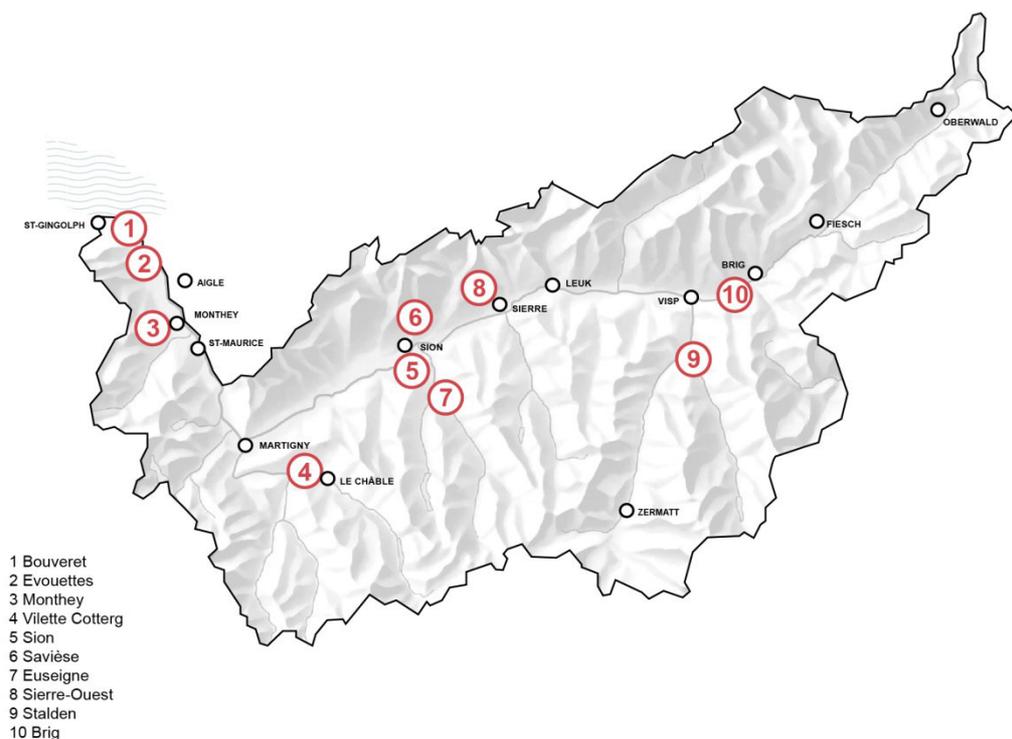
Bauwerk/Massnahme	Gemeinden	Geschätzter Betrag [Millionen]	Kantonaler Anteil [Millionen]	Finanzierungsart für den Restbetrag
Ausweichstrassen Brig	Brig	30.00	2.00	NS <sup>3</sup> , SHS-Fonds <sup>1</sup> und StrG <sup>2</sup>
Umfahrung Stalden	Stalden	80.00	6.00	SHS-Fonds <sup>1</sup> und StrG <sup>2</sup>
Westumfahrung Siders	Siders, Crans-Montana	72.00	5.00	SHS-Fonds <sup>1</sup> und StrG <sup>2</sup>
Westumfahrung Roumaz und St-Germain	Savièse	25.00	25.00	LR <sup>2</sup>
Südliche kantonale Strasse Ardon-Sitten	Sitten, Conthey, Vétroz, Ardon	23.00	23.00	LR <sup>2</sup>
Verbesserung Zubringer Monthey	Monthey, Collombey-Muraz	40.00	8.00	SHS-Fonds <sup>1</sup> und StrG <sup>2</sup> und R3 <sup>4</sup>
Umfahrung Vilette	Bagnes	35.00	3.00	SHS-Fonds <sup>1</sup> und StrG <sup>2</sup>
Umfahrung Les Evouettes	Port-Valais	130.00	9.00	SHS-Fonds <sup>1</sup> und StrG <sup>2</sup>
Umfahrung Le Bouveret	Port-Valais	100.00	7.00	SHS-Fonds <sup>1</sup> und StrG <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>		<b>535.00</b>	<b>88.00</b>	

<sup>1</sup> Fonds für die Schweizerischen Hauptstrassen

<sup>2</sup> Strassengesetz

<sup>3</sup> Nationalstrassen

<sup>4</sup> Projekt für die dritte Korrektur der Rhone



**Tabelle 3: Projekte für Ortsumfahrungen**

**Abbildung 9: Projekte für Ortsumfahrungen**

#### 4.1.5 Umfang und Dienst- und Leistungsniveau der Kantonsstrassen

Die Funktionalität einer Verkehrsachse kann durch das Niveau und den Umfang des Leistungsangebots qualifiziert werden, das sie den Benutzern, aber auch der direkten Umgebung bieten muss.

Ausgehend von den technischen und finanziellen Feststellungen im Hinblick auf die Fragen im Zusammenhang mit der Funktionalität und dem aktuellen Zustand des kantonalen Netzes stellt sich zu Recht die Frage nach der Relevanz, den verschiedenen Achsen dieses Netzes Leistungsniveaus zuzuweisen.

Ziel dieses Vorgehens ist es, ein Instrument zur Priorisierung der Interventionen (Bauarbeiten, Korrekturen, Anpassungen, Verstärkungen, Ersetzungen, Wartung, betrieblicher Unterhalt) zur Hand zu haben, aber auch, den nötigen Finanzbedarf zu ermitteln, um die zugewiesenen Leistungsniveaus zu gewährleisten bzw. die budgetären Auswirkungen zu quantifizieren.

4 als «Erschliessungsklassen» definierte Leistungsniveaus wurden zurückbehalten: A = sehr hohe Funktionalität, B = hohe Funktionalität, C = mittlere Funktionalität, D = geringe Funktionalität. Jede Klasse ist an Anforderungen in Bezug auf die Art und die Qualität der anzubietenden Infrastrukturen, ihre Wartung, ihren Unterhalt, den Grad der Einschränkungen für die Benutzer und die Risiken, denen die Infrastrukturen und ihre Benutzer ausgesetzt sind, gekoppelt.

Diese Erschliessungsklassen definieren die Politik für den Bau, die Anpassung und die Korrektur, die Sicherung, den Erhalt der Substanz sowie den Unterhalt und die Bewirtschaftung dieser Strassenachsen, wie in nachstehender Tabelle beschrieben.

Klasse	Voraussetzungen			Politik für den Bau, die Anpassung, die Korrektur, die Sicherung, den Unterhalt			
	Funktionalität	Einschränkungen	Risiken	Bau, Anpassung, Sicherheit	Erhalt der Substanz	Unterhalt	Winterdienst
<b>A</b>	Sehr hoch	Keine	Minimal	Anpassung an die Normen	Präventiv, regelmässig	Regelmässig	Leistungsstark
<b>B</b>	Hoch	Begrenzt	Abgesenkt / Minimiert	Anpassung an die Normen	Präventiv, regelmässig	Regelmässig	Leistungsstark
<b>C</b>	Mittel	Zulässig	Erhalt des aktuellen Sicherheitsniveaus	Für die Funktionalität angemessen	Präventiv, angemessen bis erforderlich	Reduziert	Reduziert
<b>D</b>	Gering	Zulässig, möglicherweise verstärkt	Akzeptables Sicherheitsniveau	Minimal	Kurativ	Minimal	Sehr reduziert

**Tabelle 4: Leistungsniveaus nach Erschliessungsklassen**

Die zwei folgenden Grundprinzipien werden festgelegt:

- Die Zugänglichkeit zu allen Gemeinden und Dörfern muss garantiert sein (Zugänglichkeit einschliesslich des Versorgungsbedarfs und des Zugangs für Rettungsfahrzeuge).
- Die Transitfunktion auf suprakantonomaler Ebene (Verbindung zwischen Ländern, Kantonen, Regionen / benachbarten Zentren) einer Verkehrsachse muss garantiert sein.

Um die Erschliessungsklassen zuzuweisen, wurde jede Achse des Kantonsstrassennetzes Abschnitt für Abschnitt bewertet. Hierzu wurden die nachstehenden Kriterien berücksichtigt: Zugehörigkeit zu einem Netz von internationaler Bedeutung, durchschnittlicher Tagesverkehr, Bedeutung für den Pendlerverkehr, Bedeutung für den touristischen Verkehr, Bedeutung für das öffentliche Verkehrsangebot, Bedeutung für den Industrie-, Güter- und Versorgungsverkehr, für den Zugang im Notfall (Rettungsfahrzeuge) oder als Ersatzstrecke. Die nachstehende Tabelle enthält eine Zusammenfassung der Bewertungsergebnisse.

Klasse	Funktionalität	Aktuell		Nach Anpassung	
		Kilometrierung [km]	Verteilung [%]	Kilometrierung [km]	Verteilung [%]
<b>A</b>	Sehr hoch	335	18	284	23
<b>B</b>	Hoch	195	10	191	15
<b>C</b>	Mittel	680	37	510	41
<b>D</b>	Gering	640	35	2621	21
<b>Gesamt</b>		<b>1850</b>	<b>100</b>	<b>1246</b>	<b>100</b>

<sup>1</sup> Ohne die kantonalen Wege: 43 km

**Tabelle 5: Zusammenfassung der Erschliessungsklassen**

Die geplante Anpassung findet in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden statt, gemäss dem aktuellen Prozess des Strassengesetzes und im Laufe der Zeit.

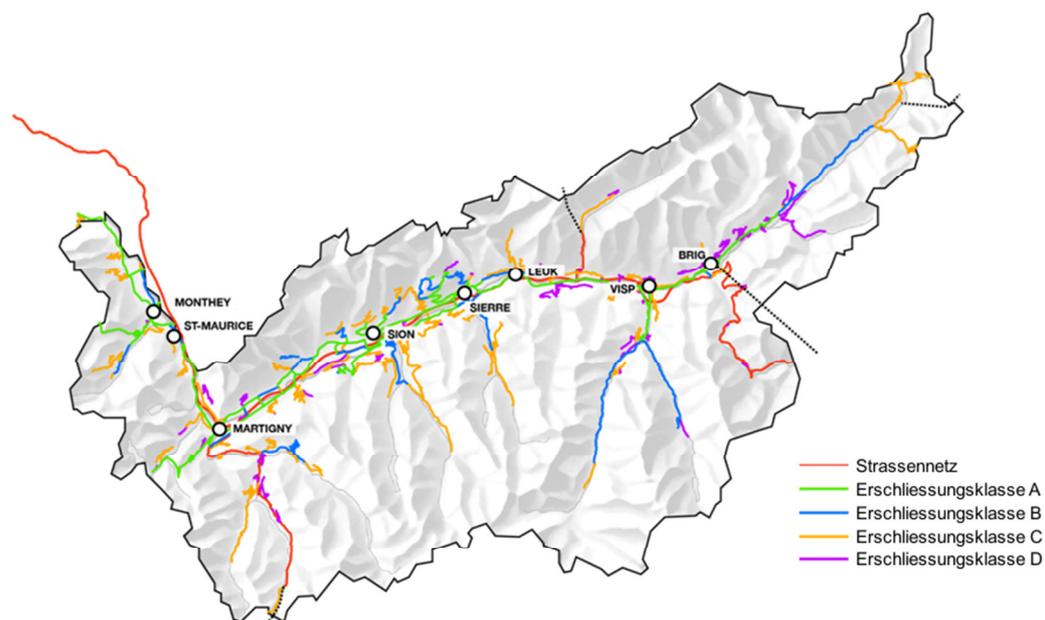


Abbildung 10: Veranschaulichende Erschliessungskarte der Anpassung

#### 4.1.6 Zielniveau für die Qualität der Fahrbahnen des redimensionierten Netzes und Unterhaltspolitik

Das Zielniveau für die Qualität der Fahrbahnen des redimensionierten Netzes wird in nachstehender Tabelle definiert. Dieses Zielniveau legt die Unterhaltspolitik fest, d. h., die Aufteilung zwischen Investitionen (schwere Arbeiten wie die Erneuerung der Foundationsschicht des Oberbaues einer Strasse) und Betrieb (leichte Arbeiten wie der Ersatz Deckschichten). Die Tabelle enthält ausserdem die zur Erreichung dieser Qualitätsniveaus erforderlichen jährlichen Budgets für Investitionen und Betrieb sowie die nötigen finanziellen Mittel zur Ergänzung der aktuellen Budgets.

Um die nachstehenden Ziele zu erreichen, sind also zusätzliche Mittel in Höhe von 14 Millionen pro Jahr notwendig, d. h. insgesamt 280 Millionen für 20 Jahre.

Klasse	Funktionalität	Angepeilter durchschnittlicher Zustandsindex	Investition [%]	Betrieb [%]	Aktueller Betrag [Millionen]	Erforderliche Beträge [Millionen]	Zusätzlicher Betrag pro Jahr [Millionen]
<b>A</b>	Sehr hoch	1.5	40	60	3.00	9.00	6.00
<b>B</b>	Hoch	1.5	45	55	3.00	5.50	2.50
<b>C</b>	Mittel	2.0	20	80	1.00	6.00	5.00
<b>D</b>	Gering	3.5	5	95	1.00	1.50	0.50
<b>Gesamt</b>					<b>8.00</b>	<b>22.00</b>	<b>14.00</b>

Tabelle 6: Erschliessungsklasse: Zusätzlicher Betrag pro Jahr

#### 4.1.7 Wartung der Infrastrukturen (Kunstabauten, Ausrüstungen)

Die Infrastrukturen des redimensionierten Netzes umfassen die Strassen sowie die Kunstbauten und die Ausrüstungen. Das aktuelle Netz umfasst 2'400 Kunstbauten. Die Strassen werden im Übrigen zunehmend «technologischer». Zum Beispiel fallen die Ausrüstungen in den unterirdischen Bauten im Vergleich zu den Baukosten finanziell immer stärker ins Gewicht. Diese Elemente erfordern regelmässige Interventionen, um die Substanz zu erhalten oder an die Entwicklungen der technischen und der Sicherheitsnormen anzupassen.

Die Höhe des Brutto-Jahresbudgets beläuft sich auf 18 Millionen, d. h. 360 Millionen für 20 Jahre, der kantonale Anteil liegt bei 220 Millionen. Im Vergleich zur aktuellen Situation

belaufen sich die zusätzlich erforderlichen Netto-Finanzmittel auf 6 Millionen pro Jahr, d. h. 120 Millionen für 20 Jahre.

#### 4.1.8 Wichtige Sicherheits Herausforderungen im Hinblick auf Naturgefahren und Priorisierung der Massnahmen

Wegen der Topografie des Kantons ist das Kantonsstrassennetz, wie auch die anderen kantonalen Mobilitätsnetze, gravitativen Naturgefahren besonders stark ausgesetzt (Lawinen, Steinschlag, Erdbeben, Murgänge, Hochwasser). Die Erdbebengefahr ist ebenfalls sehr hoch.

Innerhalb der kantonalen Verwaltung ist die Sektion Flussbau, Geologie und Naturgefahren der Dienststelle für Wald, Flussbau und Landschaft für den Schutz der Bevölkerung und von Gütern vor Naturgefahren zuständig. Im Hinblick auf das Kantonsstrassennetz hat die DFM hierzu eine Leistungsvereinbarung mit der Sektion Flussbau, Geologie und Naturgefahren abgeschlossen. Diese Leistungen bieten technische Unterstützung für Interventionen im Notfall sowie für den langfristigen Schutz von Benutzern und Infrastrukturen. Das aktuelle und zukünftige Management der Risiken in Verbindung mit Naturgefahren privilegiert einen Ansatz vom Typ Wachsamkeit/Warnung /Alarm/Management des Vorfalls, gefolgt von einer schnellen Instandsetzung. Mit diesem Ansatz kann in manchen Fällen die Investition in sehr kostspielige konstruktive Massnahmen verhindert werden. Er berücksichtigt alle Herausforderungen, einschliesslich der wirtschaftlichen Interessen und des Zugangs zu bewohnten Gebieten. Somit ermöglicht er, im Besonderen für das Kantonsstrassennetz, eine bessere Priorisierung bei der Umsetzung von Überwachungs- bzw. Schutzmassnahmen. Aus den oben dargelegten Gründen müssen an Orten, an denen die Umsetzung und die Verwaltung des Ansatzes Wachsamkeit/Warnung/Alarm/Management des Vorfalls keine ausreichenden Garantien bieten, oder falls kein alternativer Zugang zu der Strasse vorhanden ist, grosse Infrastrukturinvestitionen gebilligt werden. Für den untersuchten Zeitraum sind die in nachstehender Tabelle erfassten Projekte geplant.

Bauwerke/Massnahmen	Gemeinden	Geschätzter Betrag [Millionen]	Kantonaler Anteil [Millionen]	Finanzierungsart für den Restbetrag
Verlegung der Strasse von Randa	Randa	20.00	2.00	SHS <sup>1</sup> -Fonds und Bestimmungen StrG <sup>2</sup>
Tunnel Deibfels	Eisten	50.00	4.00	SHS <sup>1</sup> -Fonds und Bestimmungen StrG <sup>2</sup>
Erdpyramiden von Euseigne – Bau eines Tunnels	Hérémente	12.00	12.00	LR <sup>2</sup>
Sicherung gegen Naturgefahren Goms	Goms	46.00	3.00	SHS <sup>1</sup> -Fonds und Bestimmungen StrG <sup>2</sup>
Sicherung gegen Naturgefahren Mattertal	Mattertal	70.00	49.00	Bestimmungen StrG <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>		<b>198.00</b>	<b>74.00</b>	

<sup>1</sup> Fonds für die Schweizerischen Hauptstrassen

<sup>2</sup> Strassengesetz

**Tabelle 7: Sicherheits Herausforderungen im Hinblick auf Naturgefahren**

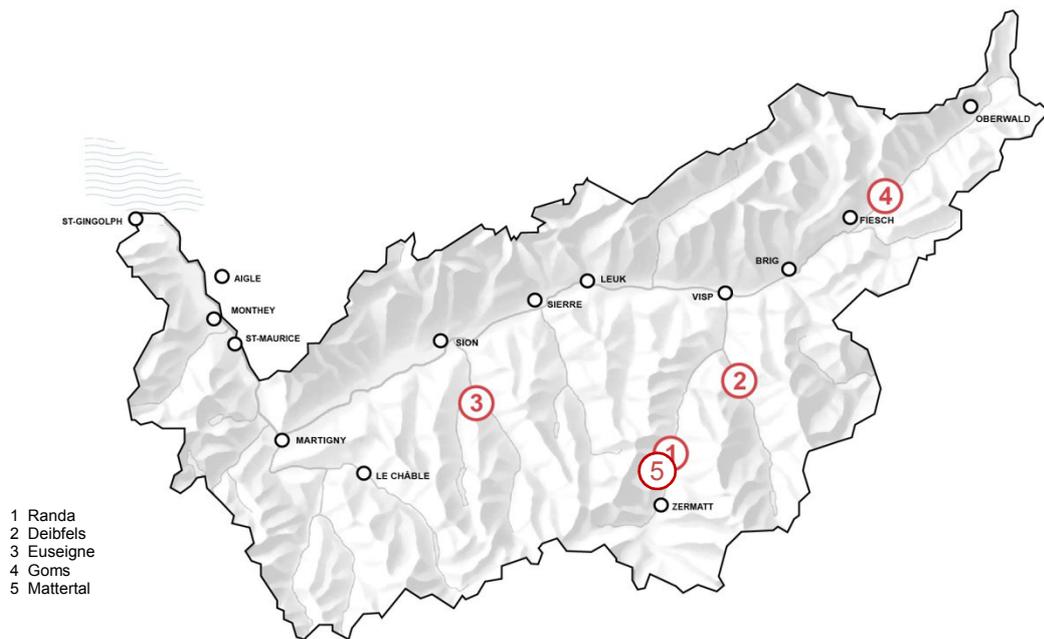


Abbildung 11: Sicherheitsherausforderungen im Hinblick auf Naturgefahren

#### 4.1.9 Herausforderungen in Verbindung mit der Fertigstellung und der Nutzung der Nationalstrassen

Als wichtiges strukturierendes Netz gehört die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, sprich der Walliser Autobahn A9, zu den von den kantonalen Instanzen zu bewältigenden Herausforderungen. Das für diese Aufgabe zuständige Amt für Nationalstrassenbau (ANSB) arbeitet ab sofort eng mit der Gebietseinheit III (GE III), die für den Betrieb des Netzes zuständig ist, zusammen, unter einem durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) vom Bund erteilten Mandat.

Ab dem 1. Januar 2020 und infolge der Volksabstimmung über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) werden die Abschnitte für den Zugang zu Goppenstein und dem Grossen St. Bernhard in das Nationalstrassennetz integriert. Bis dahin müssen Governance-Fragen geregelt werden, im Besonderen die zu entwickelnden Synergien zwischen der DFM und dem ANSB, aber auch jene in Verbindung mit der Verselbständigung der GE III (spätestens bei Fertigstellung des Netzes) in Form eines an die DFM angegliederten Amtes.

Die zukünftige Integration der Schweizerischen Hauptstrassen H19 in das Nationalstrassennetz gehört ebenfalls zu den langfristigen Zielen des Kantons.

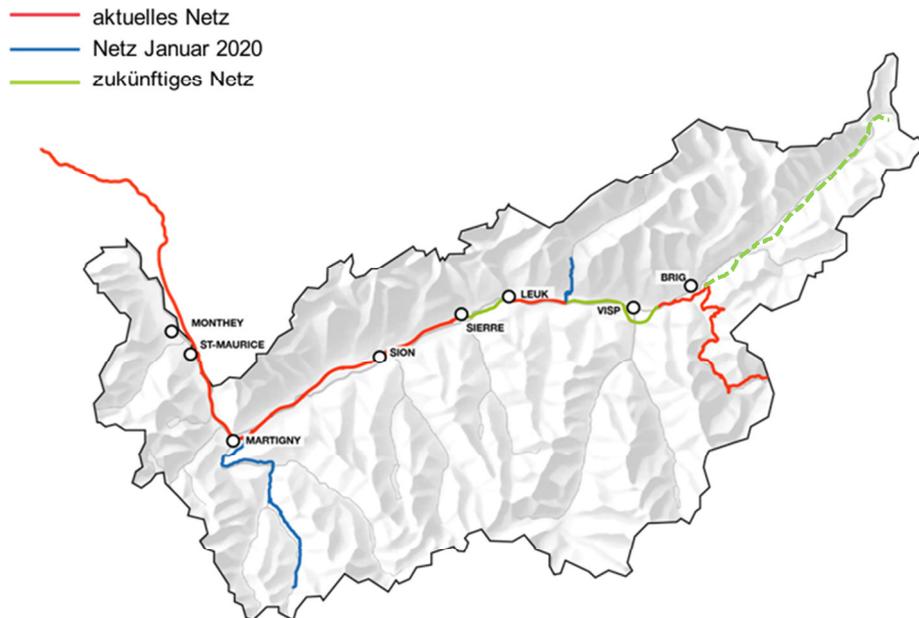


Abbildung 10: Nationalstrassennetz

#### 4.1.10 Herausforderungen in Verbindung mit den Schweizerischen Hauptstrassen

Das neu «Ergänzungsnetz» genannte aktuelle Netz der Schweizerischen Hauptstrassen auf dem Walliser Gebiet ist Eigentum des Kantons, profitiert jedoch von jährlichen Beiträgen des Bundes. Demnächst wird es Änderungen unterzogen. Ab dem 1. Januar 2020 werden die Strassen Gampel/Steg – Goppenstein (H509) und Martigny - Grosser St. Bernhard-Tunnel (H21) (vgl. vorstehender Paragraph) aus dem Netz entfernt. Der Kanton bittet den Bund jedoch weiterhin um die zeitnahe Klassierung der Verbindungsstrassen Susten – Leukerbad, Siders – Haut-Plateau, Siders – Vissoie und Sembrancher – Verbier in diesem Ergänzungsnetz, in Anwendung der Bestimmungen des im April 2006 vom Bundesrat genehmigten Sachplans Verkehr. Diese Klassierung würde es ermöglichen, das Ergänzungsnetz stärker auf die aktuellen, im Besonderen die touristischen, Gegebenheiten des Kantons auszurichten.



Abbildung 11: Netz der Schweizerischen Hauptstrassen

Durch ihre Klassierung wären diese Strassen zudem für die vom Bund zugewiesenen Ressourcen berechtigt.

## 4.2 Agglomerationsprojekte als Katalysatoren des Wandels

Die Massnahmen der vom Bund genehmigten Agglomerationsprojekte profitieren von einer Subventionierung, sofern sie innert einem vernünftigen Zeitrahmen realisiert werden. Die restlichen Kosten der verschiedenen mitfinanzierten Massnahmen, die die kantonalen Infrastrukturen betreffen, werden heute nur zum Teil in den Budgets und bei der Planung berücksichtigt. Demnach geht es darum, die Ressourcen aufzustocken, um von der Hebelwirkung der Bundesfinanzierung zu profitieren. Der zusätzliche kantonale Bedarf, um von den vom Bund gebotenen Möglichkeiten zu profitieren, wird auf 3 Millionen pro Jahr geschätzt, d. h. auf 60 Millionen für 20 Jahre. Angemessene Personalressourcen müssen es erlauben, diese Projekte zu verfolgen und die Gemeinden zu unterstützen.

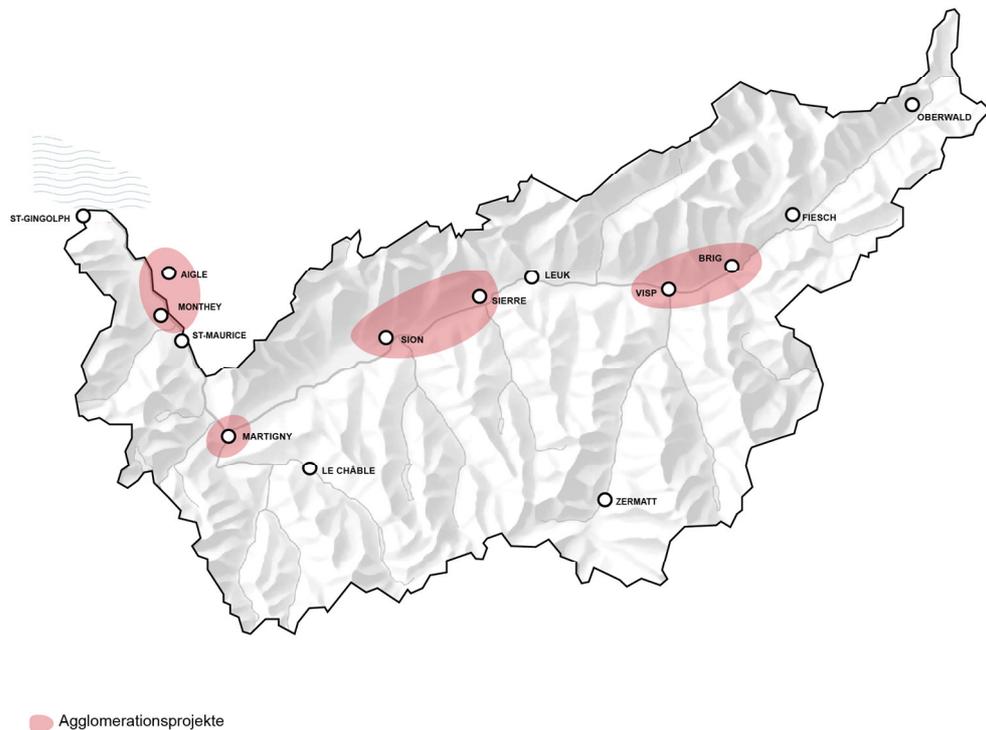


Abbildung 12: Agglomerationsprojekte (Stand Ende 2017)

## 4.3 Herausforderungen in Verbindung mit dem öffentlichen Verkehrsangebot

### 4.3.1 Angebot des strukturierenden Eisenbahnnetzes

Im Rahmen des Eisenbahnverkehrs, der vom Bundesamt für Verkehr verwaltet wird, werden die grossen Bahnhöfe (Brig, Visp, Siders, Sitten, Martigny, Aigle) im Halbstundentakt angefahren, die anderen Bahnhöfe (Leuk, St-Maurice, Bex) im Stundentakt.

Das regionale Schienennetz erschliesst die Rhoneebene durchgehend und effizient und bildet die wichtigste strukturierende Achse des öffentlichen Verkehrs des Kantons. Es bietet die Möglichkeit, ein starkes öffentliches Verkehrsnetz zu bauen, das die regionalen Bahnhöfe erschliesst. Hierzu muss der regionale Schienenverkehr während eines

Grossteils des Tages (von 06:00 bis 22:00 Uhr) im Halbstundentakt verkehren. Damit dies möglich ist, sind Rollmaterial und ein Bahnausbau<sup>18</sup> erforderlich.

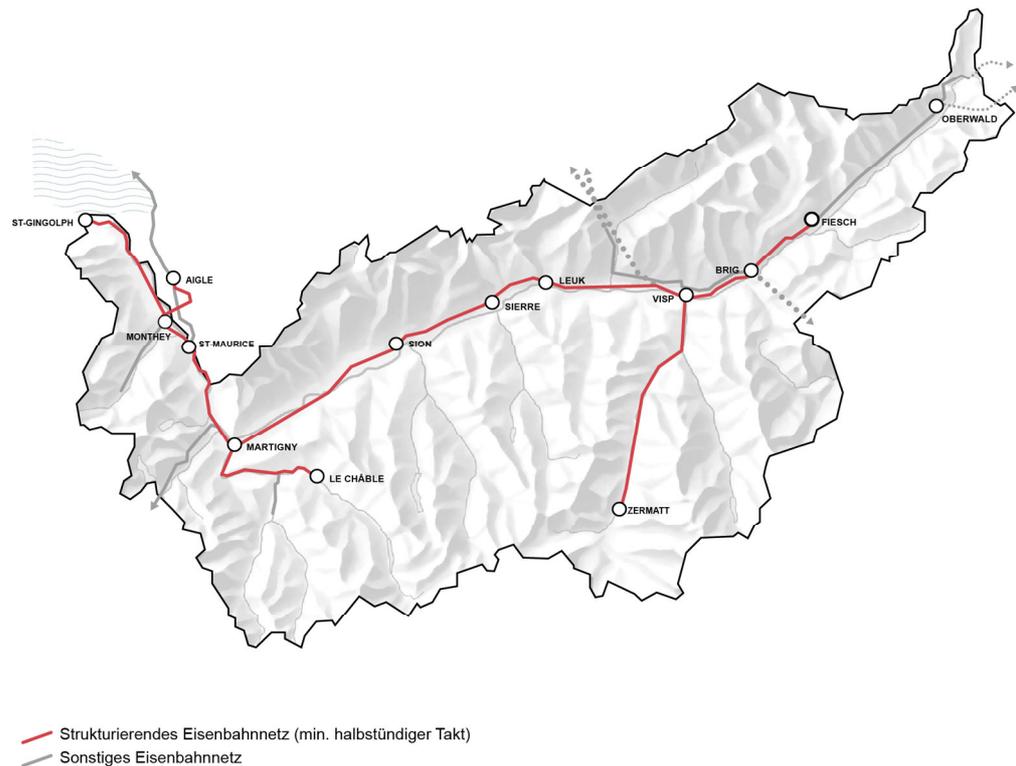


Abbildung 13: Strukturierendes Eisenbahnnetz

#### 4.3.2 Organisation des regionalen Angebots nach Planungsregionen

Die bestehenden Buslinien des regionalen Personenverkehrs (RPV) sind zum Grossteil sachdienlich und werden nicht grundlegend in Frage gestellt. In manchen Fällen sind jedoch Verbesserungen und eine bessere Koordination nötig, vor allem, wenn Synergien entwickelt werden können. Aufgrund von Entwicklungen, Veränderungen oder neuen Möglichkeiten können Strecken, Uhrzeiten und Takt angepasst werden.

Nach dem Beispiel von Agglomerationsprojekten, die benachbarte Gemeinden dazu veranlassen, gemeinsam über bessere Busnetze in den Agglomerationen nachzudenken, erstellt der Kanton Planungsregionen für den RPV. In diesen Planungsregionen werden mögliche Synergien und Koordination zwischen den regionalen Bahn- und Buslinien, dem Busnetz in der Agglomeration<sup>19</sup> und dem Schultransport systematisch berücksichtigt<sup>20</sup>. Alle Planungsregionen sind an eine strukturierende Schienenachse angebunden.

Die Planungsregionen sind hinreichend weit gefasst und bergen ein grosses Koordinierungspotenzial. Sie können sich lokal überlagern. Eine Planungsregion bedeutet nicht, dass nur eine einzige Konzession erteilt wird oder dass es nur einen Verkehrsbetrieb geben kann, sie erfordert vielmehr eine globale Überlegung, welche die lokalen und regionalen Erwartungen berücksichtigt. Eine Überlegung auf regionaler Ebene ermöglicht es, die etablierten oder historischen Verhältnisse zu verändern. So kann das RPV-Netz im Interesse der Reisenden neu organisiert und optimiert werden.

<sup>18</sup> Der Bau von Nebengleisen im Falle von einspurigen Gleisen oder Überholgleisen auf doppelgleisigen Abschnitten ist erforderlich.

<sup>19</sup> Häufig gibt es Überlagerungen zwischen dem regionalen Personenverkehr (RPV) und dem Agglomerationsverkehr. Im Vergleich zum RPV stellt das Agglomerationsnetz eine feiner verästelte Erschliessung sicher. Lokal können die Dienste kombiniert werden.

<sup>20</sup> Die Nutzung der Linien des RPV für den Schultransport liegt im Interesse der Gemeinden. Der RPV profitiert zudem von einer starken Nutzung durch Schulkinder. In jedem Fall müssen die Schulzeiten – und wenn möglich – die Routen der Busse abgestimmt werden, damit keine speziellen Fahrten organisiert werden müssen. An den Verkehrsschnittstellen muss das RPV-Netz jedoch die Verbindungen mit dem übergeordneten Netz sicherstellen. Diese Anforderungen müssen bei der Erstellung der Schulzeiten berücksichtigt werden.

In jeder Planungsregion werden die folgenden Aspekte analysiert:

- Streckenführung/Routen
- Fahrpläne (Zahl der Fahrten, Umfang Fahrpläne, Anschlüsse)
- Optimierung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses

Der Kanton erarbeitet gegebenenfalls Zielvereinbarungen, welche die Qualität der Dienstleistungen definieren, und organisiert lokal oder in der ganzen oder einem Teil der Planungsregion Ausschreibungen.

Mit diesen Optimierungsansätzen muss eine Verbesserung des Angebots ohne zusätzliche Mittel möglich sein.

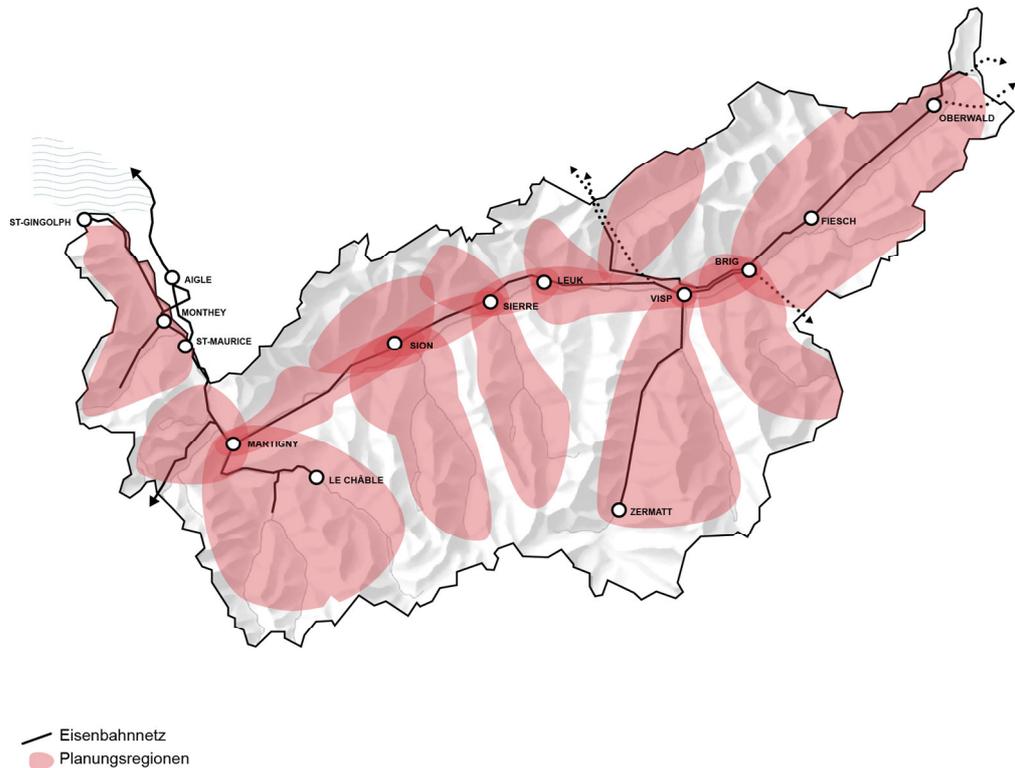


Abbildung 14: Planungsregionen für das Angebot im öffentlichen Regionalverkehr

#### 4.3.3 Ein regionales Angebot, das den Austausch und die Komplementarität fördert

Die optimierten Transportschnittstellen (Personenbahnhöfe) ermöglichen ein schnelles und bequemes Umsteigen. Der «Zeitverlust» beim Umsteigen ist angesichts des Zeitgewinns und des Komforts nicht länger abschreckend. Die Aufwertung von regionalen und multimodalen Hubs ermöglicht es, die Beziehung zwischen dem strukturierenden Schienennetz und den Planungsregionen zu verbessern.

#### 4.4 Herausforderungen in Verbindung mit der Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur

Das System der Eisenbahninfrastruktur ist vorhanden, kann jedoch auf einigen Abschnitten ergänzt werden, um logische und interessante Verbindungen fertigzustellen. Hauptsächlich geht es darum, die Technik für den Lötschberg-Basistunnel und die Schienenverbindung mit Sud-Léman fertigzustellen. Als Ziel betont der Kanton Wallis seine Lobbying-Arbeit, um diese grossen Schieneninfrastrukturprojekte zu fördern und sie in die Planungen des Bundes zu integrieren, die sich aus der Umsetzung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) ergeben, dessen nächste Tranche dem eidgenössischen Parlament im Laufe des Jahres 2019 vorgelegt wird.

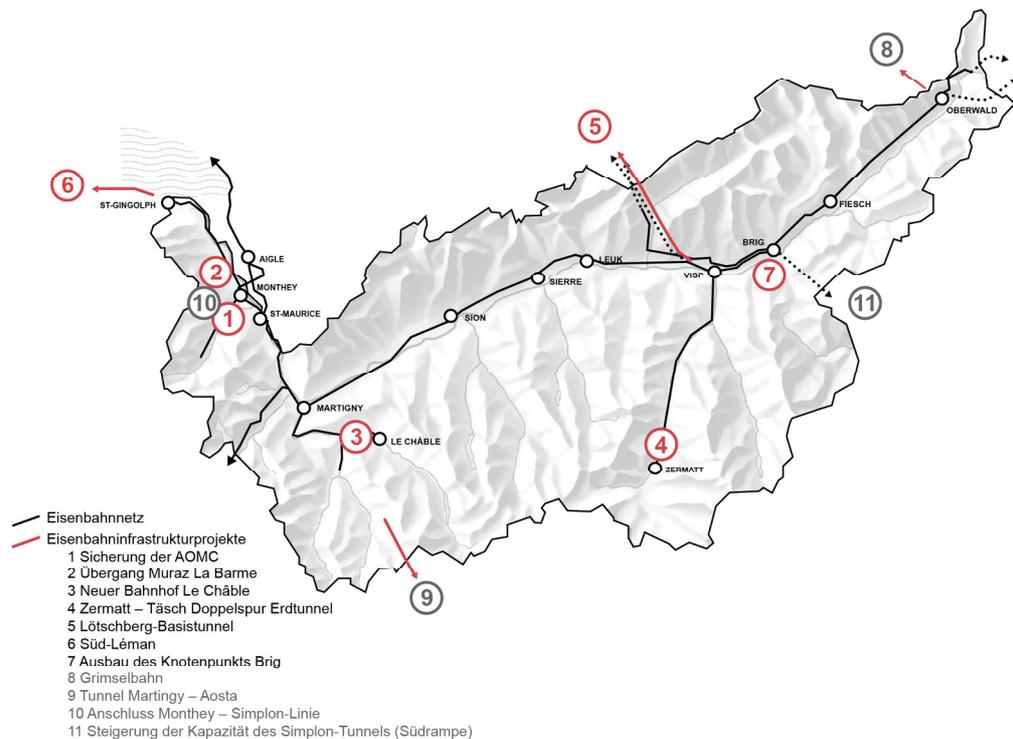
Lokal werden Infrastrukturverbesserungen vorgenommen, mit denen die Sicherheit, die Geschwindigkeit und der Verkehrsfluss erhöht werden können, um das öffentliche Verkehrsangebot zu optimieren.

Projekte (langfristige Vision) wie die Grimselbahn, der Tunnel Martigny-Aosta, die Verbindung von Monthey mit der Simplon-Eisenbahnlinie und die Erhöhung der Kapazität des Simplon-Tunnels (Südauffahrt) befinden sich im Planungsstadium.

Projekte	Investitionen [Millionen]	Kantonaler Anteil [Millionen]	Finanzierungsart für den Restbetrag
Sicherung der AOMC	150.00	15.00	BIF <sup>1</sup>
Übergang Muraz La Barne	6.00	-	BIF <sup>1</sup>
Neuer Bahnhof Le Châble	27.00	-	BIF <sup>1</sup>
Zermatt – Täsch (Doppelspur Erdtunnel)	48.00	-	BIF <sup>1</sup>
Lötschberg-Basistunnel	890.00	-	BIF <sup>1</sup>
Sud-Léman	196.00	-	BIF <sup>1</sup> + Finanzierung durch Frankreich
Ausbau des Knotenpunkts Brig	30.00	-	BIF <sup>1</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>1'347.00</b>	<b>15.00</b>	

<sup>1</sup> Bahninfrastrukturfonds

**Tabelle 8: Kosten der Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur**



**Abbildung 15: Herausforderungen in Verbindung mit der Verbesserung der Eisenbahninfrastruktur**

#### 4.5 Herausforderungen in Verbindung mit der Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr

Das kantonale Ziel bis 2025 ist es, im Kanton Wallis 2 Bahn-Strasse-Schnittstellen (Güterbahnhöfe) zu schaffen, einen pro Sprachregion. Diese Planung entspricht dem ausgewiesenen Bedarf des Marktes für die nächsten 20 Jahre und ermöglicht es, einige Städte des Kantons schrittweise von den Einschränkungen in Verbindung mit einer Güterinfrastruktur in den Stadtzentren zu befreien. Längerfristig möchte der Kanton im Rahmen der STEP 2035 eine zusätzliche Schnittstelle Bahn-Strasse im Zentralwallis ankündigen. In der Zwischenzeit müssen es alternative Lösungen ermöglichen, diese Aktivitäten aus den Stadtzentren heraus zu verlagern.

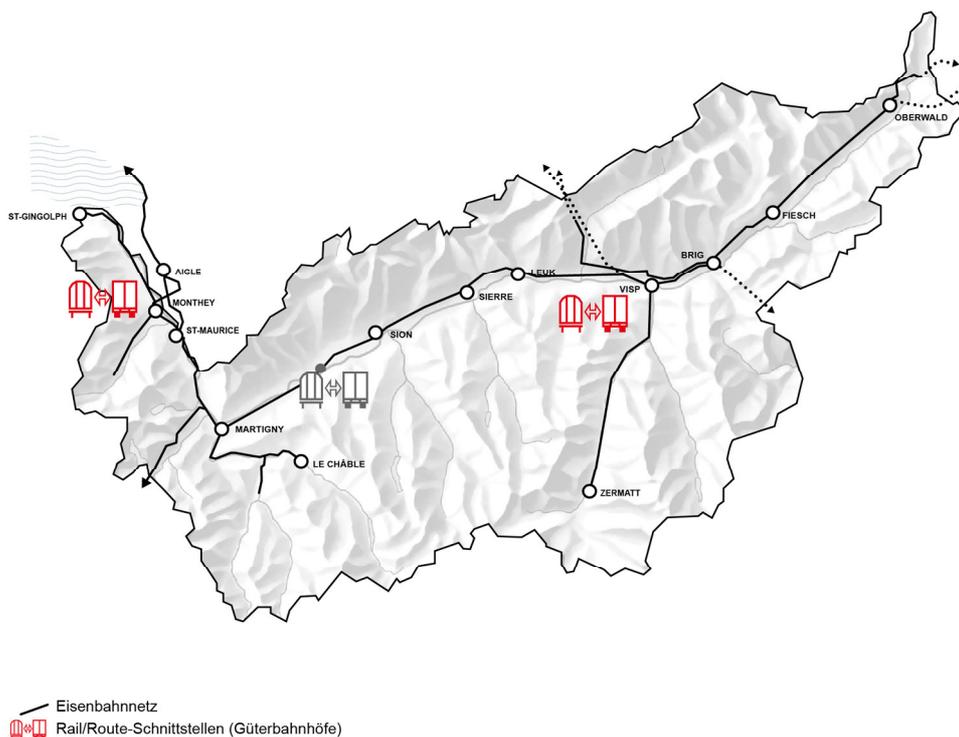


Abbildung 16: Infrastruktur für den Schienengüterverkehr – Schnittstellen Rail/Route

#### 4.6 Herausforderungen in Verbindung mit Seilbahnen

Die Seilbahnen ermöglichen es, Hindernisse und/oder starke Gefälle schnell zu überwinden. Sie sind schnell und haben hohe Kapazitäten. Lokal können sie andere öffentliche Transportarten ersetzen und/oder eine zusätzliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr bieten<sup>21</sup>.

Die Topographie des Wallis, die es zu urbanisieren gilt, eignet sich für den Einsatz von Seilbahnen. Das Wallis wird bei diesem Thema im Übrigen international als Beispiel angeführt. Dort, wo es sich als zweckmässig erweist, erfüllen Seil- oder Gondelbahnen die neuen Erwartungen der Nutzer, im Besonderen für die schnelle, wirtschaftliche und umweltfreundliche Erschliessung der Berge. Buslinien können abgestimmt werden, um die Seilbahnen zu ergänzen. So kann das Strassennetz in hohem Masse entlastet und in der Folge zweckmässig angepasst und gesichert werden.

Bis 2040 werden zweckmässige Seilbahnen in das Verkehrsnetz integriert, um die Anbindung an die Busse des RPV zu optimieren oder die betreffenden Verkehrsachsen zu entlasten.

Der kantonale Finanzierungsbedarf für die Entwicklung und Begleitung der Finanzierung hängt von den Besonderheiten jedes Projekts, den Akteuren und den entstehenden Synergien mit anderen Transportarten ab. Diese Mittel werden somit aktuell als in die kantonale Budgetplanung integriert angesehen und erfordern keine zusätzlichen Mittel, sofern die zukünftigen Budgets auf dem aktuellen Stand beibehalten werden.

Der Staat darf jedoch nicht zugleich die Rolle des Geldgebers/Zahlers und des Betreibers für den regionalen Personenverkehr einnehmen. Da die Finanzierung gewährleistet ist, werden die Seilbahnen von privaten Gesellschaften oder Gemeinden betrieben. Für das Betriebspersonal sind zahlreiche Synergien mit den kommunalen Aufgaben und/oder der Bewirtschaftung der Skigebiete vorhanden, die auch für die lokalen Akteure von Vorteil sind. Der Staat hat somit keinen Grund, seine Rolle als Betreiber der Seilbahnen des regionalen Personenverkehrs zu behalten. Spätestens nach Ablauf der Konzessionen wird

<sup>21</sup> Zum Beispiel Betten - Bettmeralp

der Betrieb der aktuell vom Kanton verwalteten Seilbahnen an die geeignetsten Einheiten übertragen.

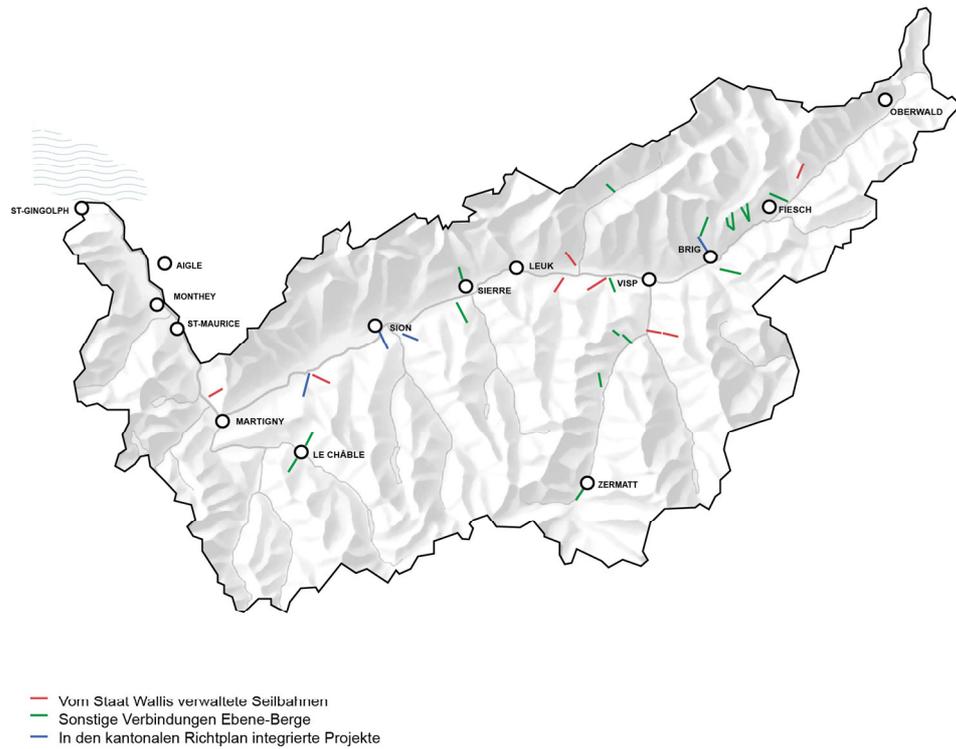


Abbildung 17: Herausforderungen in Verbindung mit Seilbahnen

#### 4.7 Herausforderungen in Verbindung mit der Schifffahrt auf dem See und auf der Rhone

Zurzeit finanziert der Kanton Wallis ein Angebot für die Schifffahrt auf dem See, das im Besonderen mit dem Tourismusverkehr auf dem Genfersee verknüpft ist. Ergänzend zu den touristischen Fahrten möchte die Dienststelle für Mobilität den Pendlerverkehr auf dem See vergrössern, was ebenfalls eine Entlastung des Strassennetzes ermöglicht.

Die Entwicklung des Freizeitverkehrs auf der Rhone ist ebenfalls Aufgabe des Kantons.

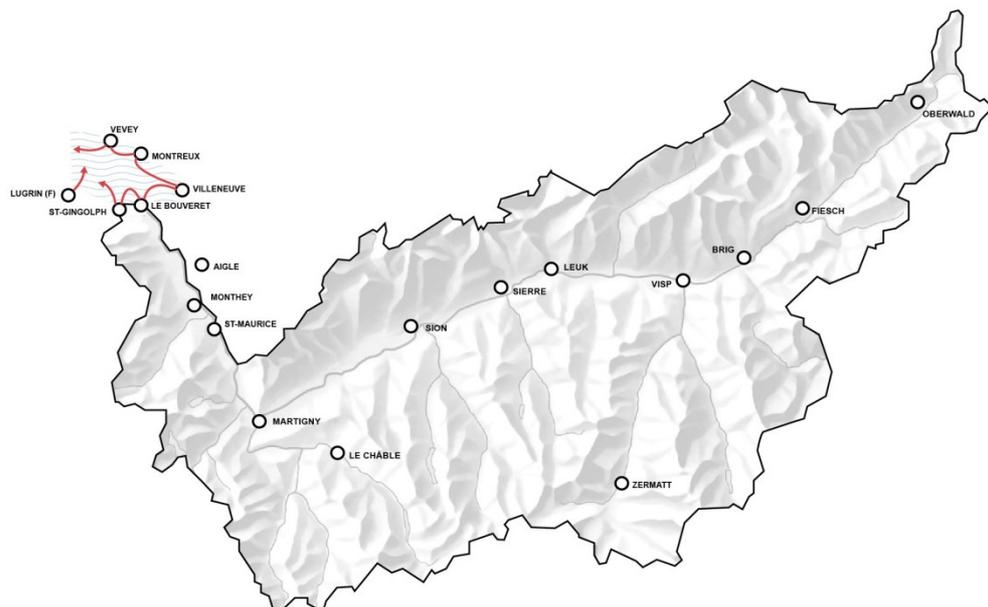


Abbildung 18: Schifffahrt auf dem See

#### 4.8 Herausforderungen in Verbindung mit dem Luftverkehr

Der Luftverkehrssektor ist für die Tourismus- und Bergregionen von Bedeutung (Hubschrauberlandeplätze, Rettungseinsätze, Liefer- und Landeplätze in den Bergen, Flugfelder). Mit den neuen Technologien entwickelt sich dieser Sektor schnell und der Flughafen Sitten ist vollständig in den europäischen Luftverkehr integriert.

Die Rentabilität eines Flughafens hängt von Möglichkeiten ab, profitabel Treibstoff zu verkaufen oder grosse Gewerbeflächen zu vermieten. Da in unserem Kanton keine dieser Bedingungen erfüllt ist, muss sich der Flughafen Sitten mit seiner Verfügbarkeit, seinen Dienstleistungen und seiner Attraktivität beweisen. Im Besonderen muss er seinen Betrieb und seine Investitionen sicherstellen, unabhängig von der Entwicklung der Bedürfnisse der Luftwaffe. Eine solche Infrastruktur kann von den Gemeinden allein nicht unterstützt werden, daher ist die Beteiligung des Staates Wallis und anderer Einheiten erforderlich.

Ziel ist es, eine kantonale Luftfahrtpolitik umzusetzen, die einer autonomen, aus einer institutionalisierten öffentlich-privaten Partnerschaft entstandenen Struktur ihren Status gibt, um den Flughafen Sitten optimal und unabhängig zu verwalten.

Zwar integriert sich diese Transportart in die globale Mobilitätsstrategie und wird folglich in diesem Dokument aufgeführt, sie wird jedoch unabhängig verwaltet. Die finanziellen und personellen Auswirkungen werden hier nicht behandelt.

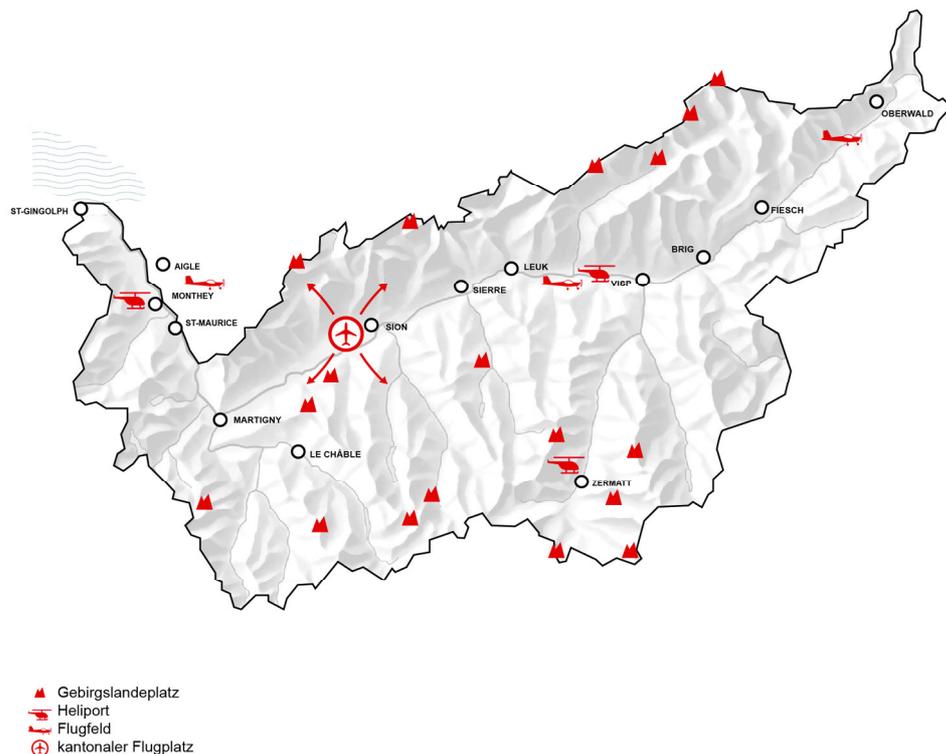


Abbildung 19: Herausforderungen in Verbindung mit dem Luftverkehr

#### 4.9 Herausforderungen in Verbindung mit dem Langsamverkehr

Derzeit spielt der Staat Wallis eine subsidiäre Rolle bei der finanziellen und administrativen Unterstützung. Da sie über eine übergeordnete Vision verfügt, hat die Dienststelle für Mobilität, mit der Dienststelle für Raumentwicklung, die Aufgabe, die Routen, die die kommunalen Gebiete räumlich überschreiten, zu koordinieren, was folglich einen Gesamtüberblick erfordert. Der Kanton ist direkt betroffen, wenn die Routen über einen öffentlichen kantonalen Weg verlaufen, wenn es sich um die wichtige Veloachse Saint-Gingolph – Oberwald oder die Verbindungen mit den wichtigsten Bahnhöfen handelt. Er ist insbesondere für die Konformität der Beschilderung zuständig.

Die Dienststelle für Mobilität und die Dienststelle für Raumentwicklung spielen fortan eine treibende Rolle bei der Planung und der Aufwertung des Langsamverkehrs, zu Fuss oder auf zwei Rädern, im Alltag und in der Freizeit.

Neben diesen Aufgaben und in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden und Förderungsorganisationen begünstigt der Staat Wallis langsame Fortbewegungsarten für den täglichen und den Freizeitverkehr, indem er sie finanziell unterstützt. So entlastet er das Strassennetz und leistet einen Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung.

Im Übrigen wird das Ziel der Nutzung des Langsamverkehrs zu Tourismus- und Freizeit Zwecken von der Dienststelle für Wirtschaftsentwicklung geteilt. Ab sofort und so rasch wie möglich werden Anstrengungen unternommen, um das Wallis als Region ersten Ranges für das Velofahren (Rennrad und MTB) und das Wandern zu positionieren. Die Beschilderung muss eindeutig und effizient sein und abgestimmt werden. Die Netze sind kohärent und attraktiv.

Gleichzeitig und im Rahmen einer Synergie werden grosse Bemühungen unternommen, um den Langsamverkehr im Alltag attraktiv zu machen. Das Strassennetz wird entsprechend angepasst und vor Ort werden eigene Wege geschaffen.

Zur Förderung des Langsamverkehrs sind ebenfalls weitere Mittel notwendig. Sie werden auf 2 Millionen pro Jahr geschätzt, d. h. auf 40 Millionen für einen Zeitraum von 20 Jahren. Darüber hinaus ist zur Umsetzung der Vision eine weiteres Vollzeitstelle nötig.



Abbildung 20: Wichtigste Veloachse

#### 4.10 Herausforderungen in Verbindung mit der Beispielhaftigkeit der kantonalen Walliser Verwaltung

Die Verwaltung kann sich nicht damit zufriedengeben, Regeln festzulegen. Als wichtiger Arbeitgeber des Kantons muss sie auch mit gutem Beispiel vorangehen und die Gelegenheit nutzen, die Effekte der ergriffenen Massnahmen praktisch aufzuzeigen.

Hierzu wird ein Mobilitätsplan für Unternehmen für die kantonale Verwaltung erstellt, validiert, umgesetzt und von allen Mitarbeitenden auf allen Ebenen angewendet. Er konzentriert sich auf die Mobilität der Mitarbeitenden, für den Pendlerverkehr und den Aussendienst gleichermassen. Sein beispielhafter Charakter und seine Effizienz werden in den Kommunikationsmassnahmen des Staates betont.

#### **4.11 Herausforderungen in Verbindung mit der Bewirtschaftung von Parkplätzen**

Als Eigentümer zahlreicher Parkplätze im ganzen Kanton spielt der Staat Wallis eine wichtige Rolle bei den Parkraumpolitiken der Gemeinden und arbeitet eng mit diesen zusammen. Um eine kohärente Politik zu entwickeln und die finanziellen Mittel bereitzustellen, wird dem Grossen Rat die Schaffung einer selbständigen Einheit zur Wertsteigerung der Parkplätze vorgeschlagen.

## 5 Nächste Schritte

### 5.1 Regierungspolitische Priorität

Das Angebot von geeigneten Mobilitätsleistungen ist Teil des aktuellen Regierungsprogramms. Ab sofort handelt es sich um eine regierungspolitische Priorität.

Gleichzeitig möchte das Departement die verschiedenen beteiligten Parteien umfassend über die grossen strategischen Bereiche informieren:

- Herausforderungen in Verbindung mit dem Strassennetz (Grösse des Netzes/Leistungsniveau/Dienstniveau),
- Herausforderungen in Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr,
- Herausforderungen in Verbindung mit dem Langsamverkehr,
- Herausforderungen in Verbindung mit der Schaffung einer selbständigen Einheit zur Wertsteigerung der Parkplätze,
- Finanzierung dieser Strategie.

### 5.2 Finanzierung der Vision

Der zusätzliche Finanzbedarf neben den aktuellen Mitteln einer integrierten Mobilitätsvision für den Kanton ist gross (hierbei handelt es sich nur um den kantonalen Anteil aus dem ordentlichen Haushalt).

	Zusätzliche Nettobeträge aus dem ordentlichen Haushalt	Bruttobeträge
	Summe [Millionen]	Summe [Millionen]
Investitionen für die vorherige Instandsetzung der deklassierten Strassen	175.00	175.00
Investitionen in die Ortsdurchfahren ausserhalb von Agglomerationsprojekten	49.00	70.00
Investitionen in die Umfahrungs- und Zubringerstrassen	88.00	535.00
Instandsetzung der Fahrbahnen	280.00	400.00
Investitionen in die Wartung der Infrastrukturen (Kunstabauten, Ausrüstungen) des Strassennetzes	120.00	360.00
Investitionen in die Sicherung der Strassen gegen Naturgefahren	74.00	198.00
Investitionen in die Massnahmen von Agglomerationsprojekten, die die kantonalen Netze betreffen, und in die modalen Schnittstellen	60.00	140.00
Investitionen in die Schieneninfrastruktur	15.00	1'347.00
Sonstige Investitionen: öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr ...	40.00	40.00
Kantonale Luftverkehrspolitik (wird unabhängig behandelt)	-	-
<b>Summe</b>	<b>901.00</b>	<b>3'265.00</b>

**Tabelle 9: Finanzierung der Vision**

Die zusätzlichen Beträge, die zur Umsetzung der Vision, wie in diesem Dokument beschrieben, erforderlich sind, belaufen sich für den Kanton somit auf 901 Millionen Franken über einen Investitionszeitraum von 20 Jahren, und auf 3.2 Milliarden, wenn man die globalen Kosten berücksichtigt, die zum Grossteil vom Bund übernommen werden. Diese Beträge können sich selbstverständlich verändern, abhängig von der Entwicklung der Kosten, den Technologien oder Möglichkeiten, die über einen derartigen Zeitraum mit Sicherheit entstehen werden.

Die Umsetzung dieser Strategie wird zu einer Senkung der Kosten führen (geschätzt auf 10 bis 15 Millionen jährlich, d. h. 200 bis 300 Millionen für den Zeitraum), dank Skaleneffekten, Optimierungen der Arbeitsweisen und der Anpassung der Personalressourcen für den Unterhalt des kantonalen Hauptstrassennetzes und die Bewirtschaftung der vom Staat verwalteten Seilbahnen. Die zusätzlichen Beträge zulasten des Kantons würden somit 600 bis 700 Millionen Franken erreichen.

Eine derartige Investition muss langfristig ausgelegt sein. Fortan wird dem Staatsrat vorgeschlagen, diese Beträge bei der Erstellung der zukünftigen Budgets ab 2019 und in die integrierten Mehrjahresplanung (IMJ) zu integrieren, um eine zusätzliche nachhaltige und stabile Finanzierung zu ermöglichen.

Es geht fortan und bis 2040 darum, dem Grossen Rat im Rahmen des Budgetprozesses die zusätzlichen Mittel zu unterbreiten.

Für zukünftige Objektkredite müssen es die folgenden Kriterien ermöglichen, die Kohärenz der Zuweisung und die Verwendung der Mittel sicherzustellen:

- Gewährleistung der Kohärenz mit dem in der Strategie 2040 entwickelten Ansatz
- Sicherstellung des Erhalts der Substanz der Transportinfrastrukturen und des Mobilitätsangebots bei gleichzeitiger Entwicklung
- Zusätzliche Berücksichtigung der Interessen der Gemeinden

### 5.3 Personalressourcen für die Sicherstellung der Vision

Die Anpassung und die Neuzuweisung der Personalressourcen zur Gewährleistung der Vision des kantonalen Mobilitätskonzepts werden in nachstehender Tabelle zusammengefasst.

Gleichzeitig wächst die GE III, abhängig von der Übernahme der Abschnitte Goppenstein und Gd-St-Bernard zum 1. Januar 2020, und gemäss dem voraussichtlichen Terminplan, abhängig von den neuen Autobahnabschnitten (Erhöhung kompensiert durch den schrittweisen symmetrischen Rückgang der Personalressourcen des ANSB, angesichts der Fertigstellung des Nationalstrassennetzes).

Thematik	Personalressourcen [Vollzeitäquivalent]
Personal für den Unterhalt des Kantonsstrassennetzes (Strassenarbeiter)	- 37 VZÄ
Personal in Verbindung mit der Analyse und der Unterhaltspolitik des Netzes	+ 6 VZÄ
Personal in Verbindung mit der Neueinstufung der öffentlichen Räume in den Gemeinden	+ 9 VZÄ (davon 2 in der DFM, 1.5 in der DRE, 2.5 im VRD, 2 in der DHDA und 1 in der DWFL)
Übertragung des Betriebspersonals der vom Staat Wallis unterhaltenen Seilbahnen	- 31 VZÄ
Personal in Verbindung mit der Koordination des Langsamverkehrs	+ 1 VZÄ
Personal der GE III (zu 100 % vom ASTRA finanziert)	+ 39 VZÄ

Tabelle 10: Veränderung der Personalressourcen für die Umsetzung der Vision

### 5.4 Aktualisierung der Objektblätter des kantonalen Richtplans

Das KMK 2040 vervollständigt die Ausarbeitung des kantonalen Richtplans in Bezug auf die Mobilität. Hauptsächlich die Objektblätter zur Koordination betreffend die Mobilität und ihre räumlichen Auswirkungen werden sich im Sinne dieser Strategie entwickeln.

### 5.5 Beginn der gesetzgeberischen Projekte

Ein grosses gesetzgeberisches Projekt, gestaffelt über mehrere Jahre, muss es anschliessend ermöglichen, die folgenden kantonalen Gesetze als Kapitel eines «Regelwerks» zur Mobilität zu überarbeiten:

- Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV),
- Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs (GWFV),
- Strassengesetz (StrG),
- Gesetz über die Schaffung einer selbständigen Einheit zur Wertsteigerung der Parkplätze (ParkG).

Jede Entwicklung der kantonalen Rechtsvorschriften unterliegt dem üblichen Prozess. Die Strategie, wie in diesem Dokument dargelegt, ermöglicht jedoch eine kohärente Entwicklung gemäss eines vom Gesetzgeber vereinbarten Ziels.

## 6 Schlusswort

Die Anpassung des Mobilitätsangebots an die Herausforderungen des XXI. Jahrhunderts erfordert einen tiefgreifenden Paradigmenwechsel. In diesem Dokument schlägt die DFM eine an die gesellschaftlichen und technologischen Veränderungen angepasste Vision vor, sowie Aktionen und Massnahmen zu ihrer Erreichung innert einem angemessenen Zeitrahmen.

Um sie zu verwirklichen, empfiehlt die DFM die Anpassung der Rechts- und Raumplanungsinstrumente und beantragt die erforderlichen zusätzlichen Mittel für die personellen und finanziellen Ressourcen. Diese Mittel werden im Rahmen des gewöhnlichen Budgetverfahrens zur Verfügung gestellt.

So werden mit einer Roadmap die Weichen gestellt, die es der Regierung und anschliessend den Dienststellen ermöglicht, die Anforderungen des mobilen Lebensstils der Bevölkerung und die Erwartungen der Wirtschaft zu erfüllen und dabei gleichzeitig die spezifische natürliche und gebaute Umwelt des Kantons zu berücksichtigen.

<b>Autor</b>	Dienststelle für Mobilität
<b>Datum</b>	11 April 2018
<b>Anhänge</b>	1. Detaillierte Tabellen der Massnahmen 2. Territoriale Verankerung der Strategie 3. Kantonsstrassennetz



Verkehrsträger	Themen	Aufgaben	Strategische Visionen (Validierung durch Staatsrat)	Sonstige Akteure / Rollen			Implizite Querschnittsthemen	Wichtigste Rechtsgrundlagen
				Bund	Gemeinden	Privatpersonen		
 Öffentliche Verkehrsmittel Schienenverkehr	· Regionaler Schienenverkehrsdienst	· Netzplanung · Bestellung des Angebots (Streckenführung, Fahrplan, Finanzierung) · Genehmigung bei Plangenehmigungsverfahren (Infrastruktur)	· Optimierung des Angebots (Infrastruktur, Schnittstellen, Frequenz, Anschlüsse, ...) · Kostenkontrolle	Planung, Genehmigung, Finanzierung	Finanzierung	Unterbreitung des Angebots, Betrieb	· Kombinierte Mobilität – Parkieren · Güterverkehr · Personen mit eingeschränkter Mobilität · Sicherheit der Verkehrsnetze · Bewährte Praktiken	PBG, EBG, TG, VPB, VPVE
	· Touristischer Schienenverkehrsdienst	· Genehmigung bei Plangenehmigungsverfahren (Infrastruktur)		Genehmigung		Betrieb		
	· Autoverlad (Ferrovitage)	· Bestellung des Angebots (Fahrplan, Finanzierung)	· Optimierung des Angebots (Frequenz, Anschlüsse, ...) · Kostenkontrolle	Genehmigung		Betrieb		
	· Landesweiter und internationaler Schienenverkehrsdienst	· Genehmigung (Fahrplan, Angebot) · Genehmigung bei Plangenehmigungsverfahren (Infrastruktur)	· Lobbyarbeit (Prioritäten: Zweite Löttschberggröbe, Genfersee Süd, Güterbahnhöfe (Mittel- und Unterwallis, Sicherung MGB))	Planung, Genehmigung, Finanzierung		Betrieb, Finanzierung		
 Öffentliche Verkehrsmittel Busse	· Regionalbusverkehr	· Netzplanung · Bestellung des Angebots (Streckenführung, Fahrplan, Finanzierung) · Bewilligung bei Baubewilligungsverfahren (Infrastruktur)	· Optimierung des Angebots (Frequenz, Anschlüsse, Fahrpläne ...) · Kostenkontrolle (Rationalisierung, Ausschreibungen, Zielvereinbarungen, ...)	Planung, Genehmigung, Finanzierung	Finanzierung	Unterbreitung des Angebots, Betreiber	· Kombinierte Mobilität – Parkieren · Güterverkehr · Personen mit eingeschränkter Mobilität – PEM · Sicherheit der Verkehrsnetze · Bewährte Praktiken	PBG, TG, VPB, RATV
	· Stadtbusverkehr/Agglomerationsverkehr	· Finanzierung · Koordination	· Maximale Integration/Koordination des Stadtbusverkehrs/ Agglomerationsverkehrs mit dem regionalen Personenverkehrsnetz RPV (umfassender subventioniert)	Genehmigung	Planung, Angebotsbestellung, Finanzierung	Betrieb		
	· Sonstiger Verkehr gemäss PBG/TG	· Bewilligung · Finanzierung	· Maximale Integration/Koordination des Schulbusverkehrs mit dem regionalen Personenverkehrsnetz RPV (umfassender subventioniert)		Angebotsbestellung, Finanzierung	Betrieb		
	· Einheimischer, grenzüberschreitender und Reisebusverkehr	· Genehmigung	· Koordination	Planung, Genehmigung	Genehmigung	Betrieb		
 Seilbahnen	· Seilbahnen mit Regionalverkehrsfunktion (über 100 Einwohnerinnen und Einwohner)	· Netzplanung · Bestellung des Angebots (Streckenführung, Fahrplan, Finanzierung) · Genehmigung bei Plangenehmigungsverfahren (Infrastruktur)	· Netzentwicklung (Alternative zum ÖV-Busnetz, Geschwindigkeit, Sicherheit, Rationalisierung ...)	Planung, Genehmigung, Finanzierung	Finanzierung	Unterbreitung des Angebots, Betrieb	· Kombinierte Mobilität – Parkieren · Personen mit eingeschränkter Mobilität – PEM · Sicherheit der Verkehrsnetze · Bewährte Praktiken	PBG, SebG, TG, SebV
	· Seilbahnen mit Erschliessungsfunktion (unter 100 Einwohnerinnen und Einwohner)	· Netzplanung · Finanzierung · Genehmigung bei Plangenehmigungsverfahren (Infrastruktur)		Genehmigung	Finanzierung	Finanzierung, Betrieb		
	· Seilbahnen ohne Erschliessungsfunktion	· Genehmigung bei Plangenehmigungsverfahren (Infrastruktur) · Baubewilligung, Überwachung (Infrastruktur)	· Optimierung der Rahmenbedingungen (BAV, SBS, IKSS)	Genehmigung		Planung, Betrieb		
	· Seilbahnanlagen unter Leitung des Kantons Valais	· Eigentümer, Betreiber · Bestellung des Angebots (Fahrplan, Finanzierung) · Genehmigung bei Plangenehmigungsverfahren (Infrastruktur)	· Schrittweiser Ausstieg aus dem Betrieb zu Gunsten der Gemeinden oder der konzessionierten Transportunternehmen (KTU)	Planung, Genehmigung, Finanzierung	Übernahme des Betriebs	Übernahme des Betriebs		
 Luftverkehr	· Flughafen Sitten	· Finanzierung, Unterstützung · Genehmigung bei Plangenehmigungsverfahren (Infrastruktur)	· Kantonalisierung der Infrastruktur und eigenständige Betriebsgesellschaft?	Genehmigung	Planung, Finanzierung	Betrieb?	· Kombinierte Mobilität – Parkieren · Personen mit eingeschränkter Mobilität – PEM · Sicherheit der Verkehrsnetze · Bewährte Praktiken	LFG, LfV  Neues Luftverkehrsgesetz
	· Andere Flugplätze	· Genehmigung bei Plangenehmigungsverfahren (Infrastruktur)	· Planung auf kantonaler Ebene	Genehmigung		Betrieb		
	· Gebirgslandeplätze	· Genehmigung, Kontrolle, Überwachung	· Unterhalt des Netzes	Planung, Genehmigung	Genehmigung			
	· Luftfahrthindernisse	· Meldung, Kontrolle, Überwachung (Infrastruktur)		Genehmigung		Betrieb		
	· Sonderflüge	· Meldestelle		Genehmigung	Genehmigung	Betrieb		
 Schifffahrt auf dem See und der Rhone	· Regionaler Schiffsverkehr	· Netzplanung · Bestellung des Angebots (Streckenführung, Fahrplan, Finanzierung) · Genehmigung bei Plangenehmigungsverfahren (Infrastruktur)	· Entwicklung des Angebots	Genehmigung, Finanzierung	Finanzierung	Unterbreitung des Angebots, Betrieb	· Kombinierte Mobilität – Parkieren · Personen mit eingeschränkter Mobilität – PEM · Sicherheit der Verkehrsnetze · Bewährte Praktiken	PBG,
	· Touristischer Schiffsverkehr	· Genehmigung				Betrieb		
	· Freizeitschifffahrt und -mobilität auf der Rhone	· Jährliche Bestellung eines technischen Gutachtens und Übermittlung an die Dienststelle für Strassenverkehr und Schifffahrt (Stand der auszuführenden Arbeiten)	· Koordination mit der Sektion Flussbau, Geologie und Naturgefahren · Entwicklung der Freizeitaktivitäten in Verbindung mit dem KAR3			Betrieb		
 Langsamverkehr Fussgänger	· Fusswege: tägliche Wege / Trottoirs, Zebrastrassen	· Genehmigung, Kontrolle, Überwachung / Bau, Unterhalt, Ausrüstung, Sicherung (Infrastruktur auf Kantonsstrassenebene) · Finanzierung auf Kantonsstrassenebene	· Berücksichtigung der (von den Gemeinden umgesetzten) Fusswegkonzepte innerhalb des kantonalen Verkehrsnetzes bzw. möglichst weitgehende Integration der Fussweg-Bedarfsplanung der Gemeinden  · Bei der Konzeption oder Anpassung von «Fusswegkonzepten» stellen die Gemeinden beim Kanton die Kompatibilität dieser Routen mit den Überquerungsmöglichkeiten der Kantonsstrassen oder den Streckenführungen entlang von Kantonsstrassen sicher  · Finanzierung von Anreizmassnahmen			Planung, Finanzierung, Bau, Unterhalt, Sicherung	· Kombinierte Mobilität – Parkieren · Personen mit eingeschränkter Mobilität – PEM · Sicherheit der Verkehrsnetze · Bewährte Praktiken	Strassengesetz, GWFV
	· Fusswege: Freizeitwege / Wanderwege	· Genehmigung, Kontrolle, Überwachung, Unterhalt, Sicherung (Rhone-Route 1) · Genehmigung, Kontrolle, Überwachung (Infrastruktur) · Finanzierung	· Integration der Freizeitverkehrswege für Fussgänger im Rahmen der Chancen aus den Projekten R3  · Planung in Absprache mit den Gemeinden (Koordinationsblatt des kantonalen Richtplans)  · Gestaltung der Ufer und Treidelpfade			Planung, Finanzierung, Bau, Unterhalt, Sicherung		
 Langsamverkehr Velos	· Velowege: täglicher Verkehr	· Genehmigung, Kontrolle, Überwachung / Bau, Unterhalt, Ausrüstung, Sicherung (Infrastruktur auf Kantonsstrassenebene) · Finanzierung auf Kantonsstrassenebene und alternative Streckenführung	· Berücksichtigung der (von den Gemeinden realisierten) Mobilitätskonzepte für den Veloverkehr im kantonalen Verkehrsnetz bzw. möglichst weitgehende Integration der Veloweg-Bedarfsplanung der Gemeinden  · Vorreiterrolle des Kantons im Bereich Langsamverkehr · Koordination mit dem Freizeit-/Tourismusverkehr · Entwicklung der entsprechenden Raumplanungskonzepte			Planung, Finanzierung, Bau, Unterhalt, Sicherung	· Kombinierte Mobilität – Parkieren · Sicherheit der Verkehrsnetze · Bewährte Praktiken	Strassengesetz, GWFV
	· Velowege / Mountainbikes: Freizeitverkehr (Velotourismus)	· Vorankündigung, Kontrolle, Überwachung, Unterhalt, Sicherung (Rhone-Route 1) · Vorankündigung, Kontrolle, Überwachung (Infrastruktur) · Finanzierung	· Integration der Freizeitvelowege/Mountainbikerouten im Rahmen der Chancen aus den Projekten R3  · Rhone-Route Nr. 1: Im Rahmen der Projekte R3 ist der Unterhalt für das gesamte Gebiet zu überdenken und zu vereinheitlichen  · Realisation eines Masterplans (Umsetzung und Finanzierung), Koordination mit dem Konzept Bike Valais/Wallis  · Finanzierung von Anreizmassnahmen			Planung, Finanzierung, Bau, Unterhalt, Sicherung		
 Motorisierter Individualverkehr	· Leistungsniveaus für das Kantonsstrassennetz (Umfang des Netzes)	· Klassifikation / Deklassierung	· Neufestlegung des effektiven Umfangs des Kantonsstrassennetzes (im Sinne des Strassengesetzes)	Klassifikation	Klassifikation		· Kombinierte Mobilität – Parkieren · Güterverkehr · Sicherheit der Verkehrsnetze · Bewährte Praktiken	SVG, USG, Strassengesetz, SIFV, LSV, SSV
	· Leistungsniveaus für das Kantonsstrassennetz (Leistungen)	· Planung, RW, Genehmigung, Kontrolle, Überwachung / Bau (Infrastruktur) · Finanzierung	· Anpassung des Kantonsstrassennetzes: Formen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Ausrüstungsniveaus, logistische Ausrüstung (Ladestationen, Verbindungstechnik, ...)  · Neueinstufung der Ortsdurchfahrten innerhalb des Kantonsstrassennetzes in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden gemäss den Möglichkeiten zur Verkehrsverlagerung zur qualitativen Verbesserung des öffentlichen Raums (Lebensqualität, Sicherheit, Lärm, Verkehrsfluss)  · Zweckmässigkeitsstudie zur Nutzung der bestehenden Strassennetze (Kantons- und Gemeindestrassen) sowie der Synergien mit allen Verkehrsträgern (MIV, ÖV, LV)  · Priorität für unerlässliche Ortsumfahrungen  · Schutz vor Naturgefahren	Koordination, Standardisierung	Finanzierung	Verfügbarkeit des öffentlichen Raums gewährleisten		
	· Leistungsniveaus für das Kantonsstrassennetz (Betrieb, Unterhalt, Winterdienst)	· RW, Genehmigung, Kontrolle, Überwachung, Unterhalt, Ausrüstung, Sicherung (Betrieb) · Finanzierung	· Priorität für die Leistungsniveaus (Winterdienst, Art des Unterhalts, ...) der Kantonsstrassen je nach Vorgabe für die Versorgungsqualität und/oder Synergien mit dem ÖV (Seilbahnverkehr, ...)			Finanzierung		
	· Nationalstrassennetz	· Beteiligung an der Netzplanung · Unterhalt und Betrieb (Verwaltungs- und Leistungsvereinbarungen) · Genehmigung, Kontrolle, Überwachung (Infrastruktur)	· Fertigstellung des Nationalstrassennetzes · Weitere, in das Nationalstrassennetz einzugliedernde Kantonsstrassen · Vorseitständigen des Nationalstrassenbetriebs (Betriebsstelle, GE III)	Planung, Genehmigung, Finanzierung, Betrieb, Ausrüstung, Sicherung				
	· Gemeindestrassennetz	· Genehmigung für den Anschluss des Gemeindestrassennetzes an das Kantonsstrassennetz, Genehmigung neuer Gemeindestrassenabschnitte	· Koordination der Synergien zwischen den Netzen des Kantons und der Gemeinden	Koordination	Planung, Genehmigung, Finanzierung, Unterhalt, Ausrüstung, Sicherung			

Implizite Querschnittsthemen	Themen	Aufgaben	Strategische Visionen (Validierung durch Staatsrat)	Sonstige Akteure / Rollen			Implizite Verkehrsträger	Wichtigste Rechtsgrundlagen
				Bund	Gemeinden	Privatpersonen		
Multimodalität – kombinierte Mobilität – Parkieren	Kantonale Parkraumpolitik und -strategie (kantonseigene Parkplätze)	Planung, Betrieb	Entwicklung einer kohärenten Parkraumpolitik Schaffung einer selbständigen Einheit zur Wertsteigerung der Parkplätze				Öffentlicher Verkehr – Schiene Öffentlicher Verkehr – Bus Seilbahnen Luftverkehr Schifffahrt auf dem See und der Rhone Langsamverkehr – Fussgänger Langsamverkehr – Velos Motorisierter Individualverkehr	Strassengesetz Bundesgesetz über Regionalpolitik GWfV GöV
	Gemeindeeigene Parkraumpolitik und -strategie	Beratung	Ggf. Beteiligung an Arbeitsgruppen zwecks Planung		Planung, Finanzierung, Betrieb	Finanzierung, Betrieb		
	Park- und Mitfahrtsysteme (P+R, B+R, K+R, Carsharing, ...)	Baubewilligung, Genehmigung (Infrastruktur im Kantonsstrassenbereich)	Zusammen mit den Gemeinden Beteiligung an Arbeitsgruppen zwecks Planung Priorisierung und Optimierung multimodaler Systeme Finanzierung der Schnittstellen zwischen Verkehrsträgern		Planung, Genehmigung, Finanzierung, Betrieb	Finanzierung, Betrieb		
Öffentlicher Verkehr	Entwicklung des ÖV-Angebots für den regionalen Personenverkehrs (RPV)	Netzplanung Bestellung des Angebots (Streckenführung, Fahrplan, Finanzierung)	Umfassende Analyse des ÖV (Netze, Fahrpläne, Kosten) nach Planungsregionen Systematische Analyse (Ausbreitung und/oder Zielvereinbarung)	Genehmigung, Finanzierung	Finanzierung, Unterbreitung	Unterbreitung des Angebots, Betrieb	Öffentlicher Verkehr – Schiene Öffentlicher Verkehr – Bus Seilbahnen Luftverkehr Schifffahrt auf dem See und der Rhone	PBG, TG, VPB, RATV
Güterverkehr	Güterbahnhöfe / Schnittstellen Schiene-Strasse	Planung, Baubewilligung, Genehmigung	Unterstützung bei der Erstellung von Güterbahnhöfen ausserhalb der Stadtzentren Vorfinanzierung (Dekret des Grossen Rats)	Finanzierung	Bewilligung	Finanzierung, Betrieb	Öffentlicher Verkehr – Schiene Motorisierter Individualverkehr	Strassengesetz, StfV?
	Schiengüterverkehr	Baubewilligung	Bindung der angeschlossenen Unternehmen	Finanzierung	Bewilligung	Finanzierung, Betrieb		
	Strassengüterverkehr	Besondere Bewilligungen	Schwertransportversicherung Errichtung von Zollposten					
Personen mit eingeschränkter Mobilität	Integration der Personen mit eingeschränkter Mobilität (PEM)	Genehmigung, Anpassungen (Infrastruktur bei Kantonsstrassen) Finanzierung der Anpassungen des Rollmaterials	Ausbau der für PEM bestimmten Infrastrukturen (unter Beachtung des Kosten/Nutzen-Verhältnisses) Einbezug der PEM in die Projektstudien unter Berücksichtigung und bestmöglicher Einhaltung der zugehörigen Standards und Vorschriften	Finanzierung der Anpassungen des Rollmaterials, Genehmigung, Kontrolle	Anpassung der Streckenführung auf Gemeindestrassen		Öffentlicher Verkehr – Schiene Öffentlicher Verkehr – Bus Seilbahnen Schifffahrt auf dem See und der Rhone Luftverkehr Langsamverkehr – Fussgänger	BehiG
Sicherheit der Verkehrsnetze	Verkehrssicherheit: lokale Unfallschwerpunkte und Gefahrenzonen	Eigentümer/Betreiber Anpassung, Sicherung, Überwachung Analyse und Sanierung der Unfallschwerpunkte und Gefahrenzonen Road Safety Audits (RSA, Beurteilung von Strassenverkehrsprojekten) und Umsetzung der erforderlichen Empfehlungen Inspektionen (Road Safety Inspections, RSI) der Strassenabschnitte mit ungenügender Sicherung	Integration der Sicherheitskosten in die Evaluation der Infrastrukturen Umsetzung und Überwachung bei PPP		Finanzierung	Finanzierung	Öffentlicher Verkehr – Schiene Öffentlicher Verkehr – Bus Seilbahnen Luftverkehr Schifffahrt auf dem See und der Rhone Langsamverkehr – Fussgänger Langsamverkehr – Velos Motorisierter Individualverkehr	
	Umsetzung der Verordnung über den Schutz vor Stürzfällen (StfV)	Eigentümer/Betreiber Anpassung, Durchführung, Sanierung, Überwachung	Ergänzende Analyse des Kantonsstrassennetzes im Anschluss an die StfV-Revision 2015		Finanzierung	Finanzierung		
	Schutz der Verkehrsnetze vor Naturgefahren	Planung des Netzbetriebs Planung der Schutzmassnahmen Genehmigung	Wahl des angemessenen Verkehrsträgers und der bestgeeigneten Streckenführung Dem Risiko angemessenes Sicherheitsniveau	Finanzierung				
	Prävention	Eigentümer, Betreiber, Aufsichtsbehörde Gewährleistung der Verkehrssicherheit	Beteiligung, Beratung bei Massnahmen und Initiativen im Präventionsbereich Finanzielle Unterstützung	Finanzierung	Beteiligung	Betrieb, Umsetzung		
	Ausnahmetransporte	Ausstellen von Bewilligungen bei Abweichungen von den zulässigen Massen und der zulässigen Ladungsfähigkeit	Anpassung des Kantonsstrassennetzes an Gesetzesänderungen und Änderungen der Vorschriften für Ladungsfähigkeit und Masse					
Alternative Verkehrsarten – Neue Mobilitätsformen – Fortbewegungsarten	Fahrgemeinschaften, Carsharing, ...		Unterstützung und Beratung bei Ansätzen für alternative Verkehrsarten					
	Förderung (Pedibus, Rail-Check, Bike-Check, ...)	Beratung, finanzielle Beteiligungen Koordination	Beratung, finanzielle Beteiligungen		Finanzierung	Finanzierung		
	Mobilitätspläne der Gemeinden		Beratung					
Mobilität: Umwelt und Gesundheit	Umsetzung der LSV (Strassenlärm)	Eigentümer/Betreiber Planung, Baubewilligung, Genehmigung, Kontrolle, Überwachung, Co-Finanzierung Anpassung, Anbringen von erforderlichen Belägen (lärmabsorbierend) und (Schallschutz) Fenstern	Weiterführung der Sanierungen, insbesondere zur Umsetzung von Schutzmassnahmen, selbst wenn die Subventionen des Bundes eingestellt werden sollten. Die gesetzliche Verpflichtung zur Sanierung besteht nach wie vor gemäss Umweltschutzgesetz (USG) Einrichtung und Steuerung von Programmvereinbarungen (Bundessubventionen) einschliesslich Verbindungen mit den Gemeinden	Finanzierung				
	Umsetzung der LSV (Bahnlärm, Flugzeuglärm, Seilbahnlärm)	Baubewilligung, Plangenehmigungsverfahren, Genehmigung, Kontrolle, Überwachung (Schallschutzinfrastruktur oder Schalldämmung)		Genehmigung, Finanzierung		Betrieb		
	Umweltverschmutzung	Netzplanung	Ökomobilität (z. B. Elektromobilität)	Finanzierung, Standardisierung	Finanzierung	Finanzierung, Betrieb		
Mobilität und Raumplanung	Agglomerationsprojekte	Unterstützung der Gemeinden Beteiligung an Arbeitsgruppen Analyse und Umsetzung der im kantonalen Kompetenzbereich liegenden Massnahmen Koordination des öffentlichen Verkehrs	Massnahmen der Dienststelle halten sich im Rahmen ihrer üblichen Aufgaben Anpassung der bestehenden Gesetzestexte Finanzierung von Studien und Umsetzungen Offene Frage	Validierung, Subventionen	Treibende Kraft via Agglomeration, Finanzierung, Raumplanung, Betrieb	Betrieb		
	Vororte	Netzplanung Dörfer, Einwohnerinnen und Einwohner, Verdichtung Zugang zu touristischen Sehenswürdigkeiten Zugang zu Vororten und ländlichen Gebieten	Neueinstufung der Ortsdurchfahrten innerhalb des Kantonsstrassennetzes in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden gemäss den Möglichkeiten zur Verkehrsverlagerung zur qualitativen Verbesserung der öffentlichen Räume (Lebensqualität, Sicherheit, Lärm, Verkehrsfluss) Zweckmässigkeitsstudie zur Nutzung der bestehenden Strassennetze (Kantons- und Gemeindestrassen) sowie der Synergien mit den Verkehrsträgern (MIV, ÖV, LV) Priorität für unerlässliche Ortsumfahrungen	Planung und Finanzierung (je nach Verkehrsträger)	Planung und Finanzierung (je nach Verkehrsträger)			
	Planungsinstrumente	Genehmigt Sachpläne Bund, KRP, ZNP		Ausarbeitung der Sachpläne	Ausarbeitung der Zonenpläne			
Kantonaler Mobilitätsplan	Mobilitätsplan für Mitarbeitende		Ausarbeitung, Umsetzung, Überwachung und Finanzierung des Mobilitätsplans					
Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen / des Rollmaterials	Regionaler Personenverkehr und Stadt-/Agglomerationsverkehr	Finanzierung (Infrastruktur und Rollmaterial)		Finanzierung	Finanzierung	Betrieb	Personenbeförderungsgesetz	
	Seilbahnanlagen unter Leitung des Kantons Wallis	Eigentümer, Betreiber	Renovation vor Übertragung an die Gemeinden?	Finanzierung				
	Flughafen Sitten	Finanzierung (max. 50%)	Kantonalisierung der Infrastruktur und eigenständige Betriebsgesellschaft		Finanzierung, Betrieb	Finanzierung		
	Fusswege: Freizeitwege / Wanderwege	Finanzierung, Aufsicht	Aufstockung der Finanzmittel zur Subventionierung		Betrieb			
Informationstechnologie (IT)	Fusswege: Freizeitwege / Wanderwege	Überwachung, Unterhalt	Einrichtung eines Applikationsinstruments				Alle	
	Netze (Strassen- und Schienennetze)	Überwachung, Unterhalt, Statistiken, Big/Smart Data	Verbesserung der Geschäftsanwendungen					
	Dokumentenmanagement	Administrative Aufgaben	Ausarbeitung von Verwaltungsprozessen für Dokumente und Wahl eines Instruments (ein- und ausgehende Post) Schaffung einer Informationsbibliothek (Dokumentationen und technische Zeitschriften)					
	Personal-Management	Personalschulungen	Verbesserung der IT-Kompetenzen der Mitarbeitenden					
Bewährte Praxis	Qualitätssicherungsprozess		Prozess- und verfahrensorientiertes Vorgehen			Valais excellence		
	Projektmanagement	Verwaltung durch die Stadtkreise (nach Strassen?)	Zentrales Planungsbüro zur Unterstützung bei Grossprojekten					
	Entwicklung der Kompetenzen		Aufwertung der Bauberufe (Ausbau der HR-Funktion)					
	Kommunikation		Verstärkung der institutionellen Kommunikation (intern und extern)					
Forschung und Innovation			Technologiebeobachtung und angewandte Forschung			MobilityLab	Fachhochschulgesetz (FHSG)	



## Anhang 2 – Territoriale Verankerung im Rahmen der Erstellung einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie für den Kanton Wallis

Im Kanton Wallis findet ein territorialer Wandel statt. Während die steigende Bevölkerung und ihre Bewegungen einen starken Einfluss auf das Mobilitätsmanagement haben, wird dieser Paradigmenwechsel auch von den Entwicklungen der Transportsysteme angetrieben. Diese Veränderungen haben erhebliche Auswirkungen auf die Walliser Gesellschaft und ihr Territorium. Angesichts dieser Feststellung und dem sich daraus ergebenden Rückschluss, dass das Thema Mobilität in einem engen Zusammenhang mit dem Gebiet betrachtet werden muss, möchte der Kanton seine Mobilitätsstrategie anpassen. Im Rahmen der verwendeten Methodik, die eng mit den territorialen Realitäten verbunden ist, werden operative Massnahmen entwickelt, welche es ermöglichen, die strategischen Ziele zu erreichen.

### Mobilität oder eine dynamische Vision des Territoriums

Die aktuellen Transportsysteme werden nicht nur intensiv, sondern auch anders genutzt als von den ursprünglichen Entwicklern oder Planern vorgesehen. Die Infrastrukturen entwickeln sich langsamer als die Praktiken der Benutzer, zudem ist die räumliche und zeitliche Organisation der Territorien von grossen Geschwindigkeitsunterschieden geprägt, beispielsweise beim Gehen im Rahmen des Langsamverkehrs oder der schnellen, unmittelbaren Telekommunikation der Informationen.<sup>1</sup>

Zur klassischen geografischen Hierarchie der Netze, wie auf den nachstehenden Karten dargestellt, kommen nunmehr ihr Leistungsniveau (Lichtraumprofile, Geschwindigkeitsregime, Tonnage, Beleuchtung usw.) und ihr Dienstniveau (Unterhaltspolitik, Zielniveau für die Sicherheit, Winterdienst usw.) hinzu.

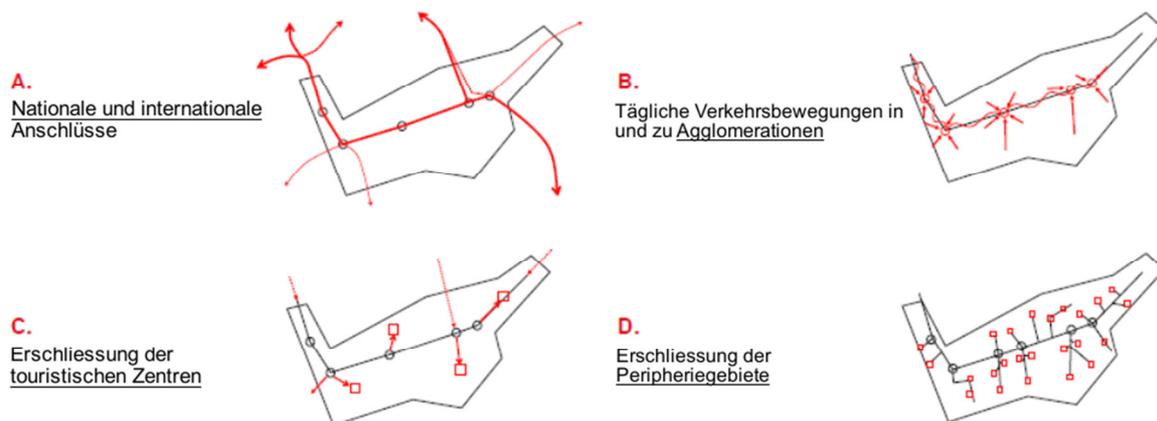


Abb. 1. Hierarchie der Netze

Mobilität kann heutzutage nicht mehr auf das Durchqueren von oder die Bewegung im Raum reduziert werden. Vielmehr müssen die weiteren Dimensionen des Mobilitätsbegriffs beleuchtet und mit den sich vollziehenden soziologischen und technologischen Veränderungen in Bezug gesetzt werden. Die Erweiterung des Mobilitätsangebots umfasst die territorialen Entwicklungen, wie beispielsweise neue Siedlungsgebiete und

<sup>1</sup> Kaufmann, 2007.

Transportausrüstungen oder -mittel an Orten, wo es zuvor keine gab. Der aktuelle Gesellschaftstrend führt zu der Notwendigkeit, für alle Benutzer erschwingliche Fahrkosten zu garantieren. Diese neue Realität setzt voraus, dass Einzelpersonen und die öffentliche Hand ou öffentliche Gemeinwesen die Kompetenzen und Instrumente in Verbindung mit den neuen Technologien optimal einsetzen, damit sowohl Einzelpersonen als auch Gemeinden davon profitieren können.

Die Mobilität wird stark von der gebauten oder natürlichen Umwelt beeinflusst, im Falle des Wallis sind grosse klimatische oder topografische Einschränkungen vorhanden. Die räumlichen Auswirkungen der verschiedenen Mobilitätsprojekte werden somit zu einem zentralen Instrument für ihr Management. Im Bereich der Mobilität werden zwei Arten von materiellen Elementen unterschieden: die Infrastruktur und das Rollmaterial. Diese Elemente, welche durch die Rahmenbedingungen für die Zugänglichkeit zu Mobilität (Tarifsystem, Energieversorgung usw.) ergänzt werden, definieren einen Bereich für die Analyse der Mobilität, in dem jede Massnahme innerhalb der Produktion des Mobilitätsangebots bewertet werden kann.

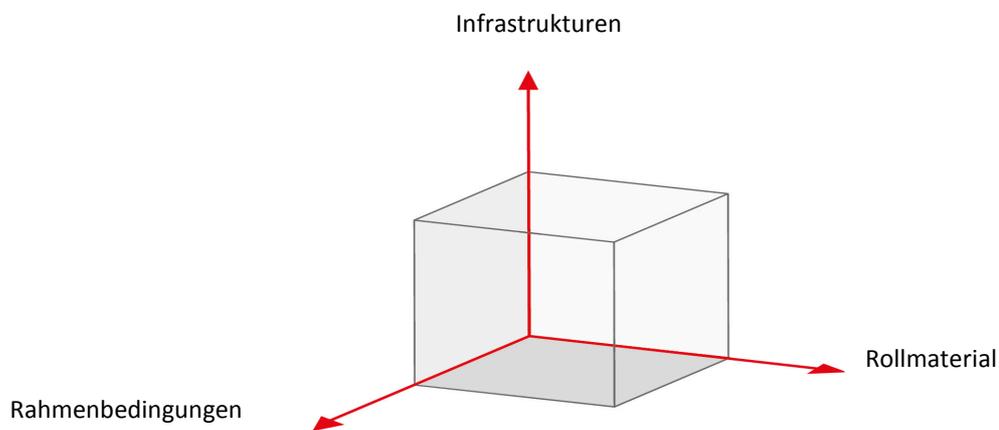


Abb. 2. Raum zur Analyse der Mobilität

Mit diesem systematischen Ansatz für jede Massnahme kann die Relevanz der Projekte an den bestimmten Orten abhängig von den lokalen Begebenheiten, ihren Merkmalen, ihrer Zugänglichkeit, dem Grundstückspreis usw. objektiv bestimmt werden.

Die auf diese Weise erstellten Merkmale der Orte resultieren somit ebenfalls aus dem Handeln der öffentliche Gemeinwesen und der kollektiven Akteure im Allgemeinen.

### Die diffusen Verstädterung

Unter dem Impuls der Geschwindigkeitspotenziale, die von den Transportsystemen und den Systemen für die Kommunikation von Informationen freigesetzt werden, lässt sich ein tiefgreifender Wandel des städtischen Phänomens feststellen<sup>2</sup>. Die Phänomene der territorialen Verbreitung und des überall verfügbaren Zugangs zu Wissen stellen die Konzentrationsgrundsätze auf den Kopf<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Serres, 2011.

<sup>3</sup> Pellissier, 2011.

Dieser Wandel lässt die räumlichen und sozialen Differenzierungen zwischen der gebauten und der natürlichen Umwelt jedoch nicht verblassen. Im Gegenteil, sie scheinen sich zu verstärken (Phänomen der städtischen Zersiedelung), was sie einerseits mit territorial orientierten und statischen Konzepten schwerer lesbar macht und andererseits die Wege verändert, über die mit den klassischen Instrumenten der öffentlichen Politik auf dieses Phänomen eingewirkt werden kann.

Im Klartext bedeutet dies, dass die Bewegungen von Personen, Gütern und Ideen im Zentrum der globalen Veränderungen stehen und alle Bereiche des wirtschaftlichen, politischen und sozialen Lebens betreffen. Nebst Umweltproblemen wie Luftverschmutzung und Lärmbelastung und Schwierigkeiten in Verbindung mit der rationellen Bodennutzung und dem Energieverbrauch führt das Mobilitätswachstum zudem zu Problemen des sozialen und räumlichen Zusammenhalts sowie zu einer Zunahme der Reibungs- und Konfrontationspunkte. Diese Elemente werfen Fragen zur territorialen Solidarität auf, die der Kanton umsetzen möchte, um die Lebensweisen zu verteidigen, zum Beispiel die Möglichkeit, den Bergbevölkerungen attraktive Lebensprojekte anzubieten.

Es ist wichtig, die Analyse der Mobilität nicht nur auf den Verkehr und die Kommunikationssysteme zu begrenzen. Denn Transport, ob von Objekte oder Personen, ist meistens das Ergebnis einer aus menschlichen Aktivitäten resultierenden Nachfrage, basierend auf historischen, kulturellen Elementen, geografischen Grenzen oder den Gewohnheiten einer Gesellschaft.<sup>4</sup> Indem im Vorhinein die Handlungszusammenhänge identifiziert werden, welche die Bewegungen auslösen, können ihre politischen und sozialen Folgen im Nachhinein beleuchtet werden. Mit anderen Worten geht es darum, nicht nur die lokalen Geschichten des Wallis zu berücksichtigen, sondern auch die Veränderungen des Lebenswandels (Pluralismus, Individualismus, Alterung usw.), wobei die Entwicklungen einbezogen werden müssen, die diesen Veränderungen zugrunde liegen (Entwicklung der wirtschaftlichen Strukturen, technische Innovationen, Veränderung der gesellschaftlichen Normen). Die Auswirkung dieser Veränderungen auf die kollektiven Kosten, beispielsweise auf jene für die periurbane Entwicklung (neue Formen von Ungleichheiten, Schaffung von Möglichkeiten, physische Spannungen, soziokulturelle Konflikte)<sup>5</sup> müssen vom Planer berücksichtigt werden: das Territorium ist ein Baustein der nachhaltigen Entwicklung<sup>6</sup>.

### **Ein Ansatz, der auf dem in Bewegung befindlichen Territorium basiert**

Zu Beginn eines stark vom Menschen geprägten Zeitalters wird es immer schwieriger, die Verstädterung präzise zu definieren, daher müssen die mit ihr verbundenen Untersuchungen über Allgemeinheiten oder sehr spezifische, sektorielle Analysen hinausgehen. Probleme wie die Qualität der öffentlichen Räume in Städten, in der Ebene oder in den Bergen, der Trennung der Funktionen (kommerzielle, wirtschaftliche, soziale Aktivitäten, Unterkünfte, Natur, Freizeit, Berge usw.) sind in kleinen wie grossen Städten und Gemeinden Realität geworden.

### **Zu überdenkende Verwaltungsinstrumente**

Im Wallis setzt sich der progressive Wandel hin zu dieser Anthropisierung in der Ebene und in den Bergen fort. Bei dem sich daraus ergebenden Aufbau des Kantons bilden die

---

<sup>4</sup> Buhler, 2015.

<sup>5</sup> Camagni, 2002.

<sup>6</sup> Theys, 2002.

Begegnungen mit individuellen und kollektiven Akteuren, die vielfältige Projekte umsetzen möchten, und die Kapazität der territorialen Räume, letztere zu empfangen, die Grundlage. Die Mobilität im weiteren Sinne steht somit im Herzen des Territoriums: das Territorium ist Mobilität. Dieser Wandel wird theoretisch durch Forschungen in vielen Bereichen untermauert: in der Architektur, der Urbanistik, der Geografie, der Soziologie, der Wirtschaft und den Politikwissenschaften spricht man von aufgesplitteter, diffuser, metropolisierter Einrichtung, die durch die Tatsache gekennzeichnet ist, dass der Raum je nach Jahreszeit mitunter unterschiedlich genutzt werden kann.

Über diese vielfältigen Möglichkeiten für den Umgang mit dieser Komplexität hinaus, welche im Allgemeinen zu einem tieferen Verständnis eines isolierten Phänomens führen, lernen wir aus der Forschung, dass die diesen Räumen eigenen räumlichen und sozialen Differenzierungen nicht verschwinden, sondern sich sogar verstärken.

Unter den zahlreichen Bestandteilen, die die Substanz eines Territoriums bilden, gibt es drei, deren Beziehungen sich geändert haben:

- Die zweckmässige Zentralität (eine Stadt oder ein Dorf strahlt auf eine Region aus, deren zweckmässiges Zentrum sie bildet)
- Die Morphologie der gebauten Umwelt (eine Stadt oder ein Dorf charakterisiert sich durch die Dichte der gebauten Umwelt, Formen, Infrastrukturen)
- Die Lebensweisen (die Einwohner sind Träger von spezifischen sozialen Praktiken)

Bis vor einigen Jahrzehnten konnten Zentralitäten, die Morphologie und die Lebensweisen wie russische Puppen ineinander verschachtelt werden<sup>7</sup>, die Lebensweisen waren vom Lebensraum abhängig, zentrale Funktionen konzentrierten sich in hierarchisierter Form in der Stadt und die Grenzen der Gemeinden stimmten mit den funktionalen Grenzen überein. Anders gesagt, das tägliche Leben war in Territorien mit vielen, aber deutlichen und relativ soliden Grenzen integriert, und die Städte oder Dörfer strahlten auf ein Hinterland aus, gemäss den von Geographen ausgiebig modellierten Modalitäten. Die russische Puppe ist jedoch schon lange geplatzt und die Organisationsstrukturen decken sich nicht mehr mit den neuen Herausforderungen<sup>8</sup>.

Diese räumliche Organisation trifft nicht mehr zu und die drei beschriebenen Komponenten fügen sich heutzutage anders ineinander. Die soziologischen Arbeiten zu den Lebensweisen zeigen auf, dass sie sich schrittweise vereinheitlichen. Früher waren Stadt und Land, Ebene oder Berge mit verschiedenen Kulturen und spezifischen Lebensweisen assoziiert, was jedoch heute nicht mehr wirklich der Fall ist, auch wenn es weiterhin noch einige Besonderheiten gibt. Diese Situation widerspiegelt eine Befreiung von der räumlichen Nähe in den kulturellen Bezugspunkten, durch die Verbreitung von Konsumgütern im Territorium und die Entwicklung der Massenmedien. Die Grenzen zwischen den Definitionen eines für die Stadt, das Land, die Ebene oder die Berge typischen Lebensstils verschwimmen.

Die Morphologie der Städte und Dörfer hat sich durch Zersiedelung verwandelt. Dieser Aspekt ist Gegenstand zahlreicher mehr oder weniger angewandter Forschungsarbeiten, von der Bemessung der städtischen Zersiedelung (d. h. der Periurbanisierung) über die Analyse der Lokalisierungsstrategien (d. h. Problematik der sogenannten *Edge Cities*, bei denen es sich um neue Zentralitäten mit einem Einkaufszentrum am Ortseingang handelt, die Aktivitäten anziehen und gleichzeitig zum Aussterben der historischen Stadt- und Dorfszentren beitragen) bis zur Studie der Trennungsformen und -prozesse (Vororte,

---

<sup>7</sup> Veltz, 1996.

<sup>8</sup> Veltz, 1996.

unbewohnte Stadtzentren, stark saisonabhängige Tourismusorte, Zugangsbedingungen zu den Netzen usw.).

Die drei vorstehend beschriebenen territorialen Elemente fügen sich nicht mehr zwangsläufig nach klaren Modalitäten ineinander, daher ist es folglich nicht möglich, ihnen abgegrenzte Räume zuzuweisen. Um das Phänomen, mit dem wir konfrontiert sind, genauer zu beschreiben, wurden neue analytische Ansätze entwickelt, denen das Territorium zugrunde liegt, wie beispielsweise vom Bund im Raumkonzept Schweiz vorgeschlagen.<sup>9</sup> Gegenstand dieses Projektes ist die Stärkung der Vielfalt, der Solidarität und der Wettbewerbsfähigkeit des Landes durch fünf Ziele:

- Bewahrung der Qualität der Lebensbedingungen und der regionalen Vielfalt
- Schonung der natürlichen Ressourcen
- Management der Mobilität
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit
- Förderung von Kooperationen

Hierzu stützt sich die entwickelte Methodik auf drei Strategien, von denen die dritte eine bessere Koordination des Transports, der Energie und der territorialen Entwicklung zum Ziel hat. Dabei geht es namentlich um die gemeinsame Planung von Siedlungsentwicklung und Verkehr, die Gewährleistung der Energieversorgung und die Sicherstellung einer guten Zugänglichkeit, sowohl regional als auch international, durch ein finanziell tragfähiges Transportsystem.

### **Auf dem Weg zu einer kantonalen Mobilitätsstrategie**

Der Kanton Wallis entwickelt eine integrierte territoriale Vision, bei der die Mobilität einen grundlegenden Baustein darstellt. Diese Elemente werden in der kantonalen Mobilitätsstrategie 2040 durch einen umfassenden methodischen Ansatz zusammengefasst<sup>10</sup>.

Sämtliche Massnahmen des Kantons Wallis in Verbindung mit dem integralen Mobilitätsmanagement werden in Form von zwei Tabellen präsentiert, die eine Matrix bilden. Sie zeigt die Vielfalt der Massnahmen und die potenziellen Handlungsspielräume auf. Sie liefert jedoch keine Hierarchie oder Einstufung nach Bedeutung oder Umfang der Massnahmen<sup>11</sup>. Daraus resultieren zwei unterschiedliche Lesarten oder Herangehensweisen: nach Transportarten<sup>12</sup> oder nach Querschnittsthemen<sup>13</sup>. Die zwei Tabellen bieten eine komplette und schnelle Übersicht über die Massnahmen und sind entwicklungsfähig und anpassbar. Sie ermöglichen es, die Umsetzung der im Rahmen der Strategie entwickelten Vision zu verfolgen.

---

<sup>9</sup> Bund 2012

<sup>10</sup> Melly, 2018.

<sup>11</sup> Kosten, Personal, Auswirkungen ...

<sup>12</sup> Schienentransport, Busse, motorisierter Individualverkehr, sanfte Mobilität ...

<sup>13</sup> Sicherheit, Instandhaltung, Umwelt ... dies kann mehrere Transportarten beinhalten

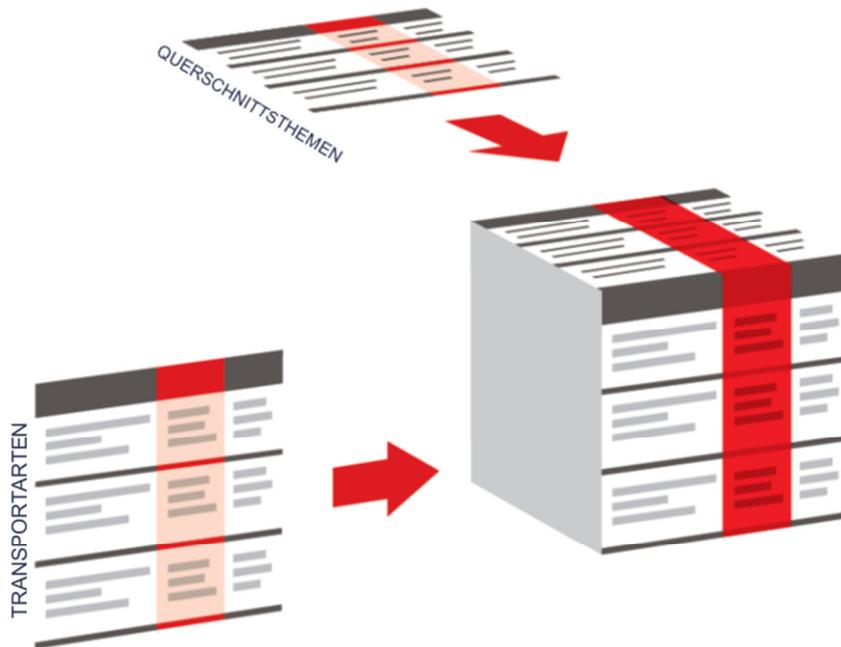


Abb. 3. Massnahmenmatrix

### Verwaltung des öffentlichen Gebiet zur territorialen Beherrschung

Im Rahmen der Umgestaltung des kantonalen Strassennetzes möchte der Kanton einen grossen Teil seiner Strassen neu einstufen, um ihnen eine Nutzung in Einklang mit der gewünschten Raumordnung zuzuweisen. Für die Abschnitte, die eine koordinierte Planung erfordern, hat sich der Kanton gegen eine Deklassierung an die Gemeinden oder die Übertragung an Private entschieden. Dieser Entschluss ermöglicht es dem Planer, in diesem Fall dem Staat Wallis, die Kontrolle über die Nutzung des Grunds zu Mobilitätszwecken zu behalten, in Einklang mit seiner Vision für die Raumordnung.

Dies lässt sich am Beispiel des Zugangs zu den Staudämmen und Stauanlagen veranschaulichen, die für die Energieproduktion aus Wasserkraft oder für Beschneiungsanlagen verwendet werden. Die Zugänglichkeit ist für die Besitzer der Anlagen besonders wichtig, um sie zu betreiben und instand zu halten, aber auch für die anderen Mobilitätsnutzer, zum Beispiel Wanderer. Hier stellt sich die Frage nach der Privatisierung der Berge oder der Sicherung ihrer öffentlichen Zugänglichkeit. Der Kanton antwortet mit einer Privilegierung der Landmanagement, indem er Eigentümer bleibt und dabei gleichzeitig die Leistungen und Dienste für die Besitzer der Anlagen anpasst, um beiden Anforderungen gerecht zu werden.

### Schlusswort

Das heutige Wallis ist vielfältig und hat diffuse territoriale Grenzen: eine Person kann beispielsweise eine urbane Lebensweise haben und in einem Weiler in den Bergen leben, ein Pendler, der jeden Tag mit dem Auto zum Arbeiten in die Stadt fährt, kann einen ländlichen Lebensstil führen, eine wichtige funktionale Zentralität kann sich ausserhalb der dicht besiedelten Stadt befinden.

Um die Organisationen bestmöglich auf die neuen Herausforderungen auszurichten und die nötige Transversalität für die gute Regierung des Territoriums bestmöglich zu berücksichtigen, sind strukturelle Anpassungen erforderlich. Hierzu wurden die Aspekte in

Verbindung mit der Mobilität, der Landschaft, der Urbanistik und der nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Kohärenz in einem Departement zusammengeführt.

Deshalb hat der Kanton Wallis bei der Aufstellung seiner Mobilitätsstrategie 2040 einen methodischen Ansatz entwickelt, der es ermöglicht, seine Massnahmen umfassend und entwicklungsfähig zu erfassen.



# Anhang 3 – Kantonsstrassennetz : Neudimensionierung des Kantonsstrassennetzes und Zuweisung von Erschliessungsklassen

## 1. Feststellung

Die Finanzmittel, die der DFM für den Bau, die Verbesserung und die Anpassung (einschliesslich der Korrektur), die Instandsetzung, die Wartung und den Unterhalt der Strasseninfrastruktur zur Verfügung stehen, sind und bleiben begrenzt. Derzeit ist es nicht mehr möglich, alle Aufgaben und politischen Ziele, die in den Verantwortungsbereich der DFM fallen, zu erfüllen. Daher schlägt die DFM einen Paradigmenwechsel bei der Vorgehensweise für den Strassenunterhalt vor, nämlich ihre Anpassung an die tatsächlichen Anforderungen ou Bedürfnisseder Benutzer.

## 2. Ziele des Kantonsstrassennetzes

Das Kantonsstrassennetz erfüllt drei Hauptziele:

- Sicherstellung der Verbindungen mit den benachbarten Ländern und Kantonen
- Ermöglichung einer Transitfunktion durch den gesamten Kanton, um diesen Transit zwischen den verschiedenen Regionen des Kantons zu gewährleisten
- Für alle Gemeinden und Dörfer des Kantons muss Folgendes sichergestellt werden:
  - Die Zugänglichkeit, unter Berücksichtigung des Versorgungs- und Sicherheitsbedarfs (Rettungsfahrzeuge)
  - Eine geeignete Erschliessung, welche die Aspekte des Personenverkehrs (Pendler, Touristen und öffentliche Verkehrsmittel) und des Güter-/Warenverkehrs berücksichtigt (industrieller Verkehr, Güter- und Versorgungsverkehr)

Das angepasste kantonale Netz garantiert mindestens diese drei Ziele für alle Regionen des Kantons. In diesem Überlegungsstadium wurde die bestehende Rechtsgrundlage nicht geändert, sämtliche formulierten Vorschläge bleiben im Rahmen dieser Rechtsgrundlage (Strassengesetz vom 3. September 1965).

## 3. Kriterien, die zur Neudimensionierung des Netzes geführt haben

Die Anpassung des Netzes ist eine Antwort auf die aktuellen Mobilitätsherausforderungen. Jeder Abschnitt des kantonalen Netzes wurde unter dem Blickwinkel der nachstehenden Kriterien beleuchtet, um einen objektiven und für den ganzen Kanton homogenen Ansatz zu garantieren.

Fragen	Antworten	Bemerkungen
Müssen die internationalen und interkantonalen Streckenabschnitte in die Kompetenz des Kantons fallen?	Ja. Diese Streckenabschnitte bleiben im kantonalen Netz.	Einschliesslich der hauptsächlich auf den Tourismus ausgerichteten Alpenpässe.
Welche Siedlungsflächen muss der Kanton erschliessen?	Die Tatsache, dass sich die Siedlung in einer als Bauzone zugelassenen Zone befindet, ist selbstverständlich eine Voraussetzung, welche bei der Prüfung der Relevanz berücksichtigt wurde. Die Siedlungsflächen kantonaler Bedeutung werden präzisiert (Zahl der während des Jahres dort lebenden Haushalte und Zahl der Wohnungen), um eine rationale territoriale Nutzung sicherzustellen. Infolgedessen wurde für die Anpassung des kantonalen Netzes ein Schwellenwert von mindestens 10 Haushalten und 5 Häusern für eine sogenannte ganzjährig bewohnte Ortschaft von untergeordneter Bedeutung festgelegt.	Im Strassengesetz, Art. 5, «Kantonale Strassen», heisst es, dass Nebenstrassen «Ortschaften unter sich, oder eine Ortschaft mit einer Hauptstrasse oder mit einer Bahnstation verbinden». In Abs. 4 wird darüber hinaus erwähnt, dass «als Ortschaften im obgenannten Sinne auch Siedlungen von untergeordneter Bedeutung gelten, welche während des ganzen Jahres bewohnt sind». Der Begriff «Siedlungen von untergeordneter Bedeutung, welche während des ganzen Jahres bewohnt sind» wird im Gesetz nicht quantitativ definiert.
Welche Strasse bzw. welcher Abschnitt einer kantonalen Strasse wurde durch eine vom Kanton gebaute oder zu bauende Umfahrungsstrasse ersetzt?	Die ersetzten Strassen oder Abschnitte müssen aus dem Netz genommen werden.	Die ersetzten Abschnitte werden erst deklassiert, wenn die Umfahrung gebaut und die Neuklassierung der betroffenen Abschnitte mit der Gemeinde vereinbart wurde.

Fragen	Antworten	Bemerkungen
Welche Natur oderTyp von touristischen Zentren muss der Kanton erschliessen (dicht bebaute und gruppierte Zentren, Zentren, die einen Hauptort natürlich erweitern), und dabei die Bedeutung des Zentrums auf kantonaler Ebene (Zahl der Logiernächte in der Hotellerie und der Parahotellerie) berücksichtigen?	Die Tatsache, dass sich die Station/der Ort in einer als Bauzone zugelassenen Zone befindet, ist selbstverständlich eine Voraussetzung, welche bei der Prüfung der Relevanz berücksichtigt wurde. Im Rahmen der Untersuchung der Grösse des Netzes wurden die Abschnitte, die touristische Zentren erschliessen und nicht als Bauzonen zugelassen sind, und die Abschnitte, die touristische Zentren erschliessen, welche nicht als kantonal bedeutend anerkannt sind, aus dem aktuellen Kantonsstrassennetz herausgenommen.	Im Strassengesetz, Art. 5, «Kantonale Strassen», heisst es, dass «Nebenstrassen dem motorisierten Verkehr allgemein offenstehen als Verbindung eines Kur- oder Fremdenverkehrsortes mit einer Hauptstrasse gelten». Der Begriff «Kur- oder Fremdenverkehrsort» ist nicht definiert. Zur Verfeinerung und in einem zweiten Schritt könnte ein Kriterium bezüglich der Übernachtungszahlen berücksichtigt werden, um die touristische Bedeutung des Zentrums quantitativ festzulegen und die Erschliessungsklassen gegebenenfalls anzupassen.
Auf welcher Ebene muss der Kanton die Gemeinden bei der Neuklassierung von Ortsdurchfahrten begleiten, die künftig zu den kommunalen öffentlichen Flächen gehören?	Bei diesen Neuklassierungen und in Begleitung den Gemeinden muss eine Unterstützung mit menschlichen Ressourcen und Finanzmittel gebracht werden.	Diese Bedingung garantiert Kohärenz und stellt eine bedeutende Investition zugunsten der Gemeinden dar, um ihre Mobilitätsinfrastrukturen anzupassen.
		Die Abschnitte werden erst deklassiert, wenn die Neuklassierung der betreffenden Abschnitte mit der Gemeinde vereinbart wurde.
Ist die Gewährleistung des Zugangs zu Staudämmen/Stauanlagen über die letzte Ortschaft und/oder eine Abzweigung/Trennung von zwei kantonalen Strassen weiterhin eine kantonale Pflicht?	Im Rahmen der Untersuchung der Grösse des Netzes wurden die Abschnitte, die Staudämme/Stauanlagen erschliessen, im aktuellen Kantonsstrassennetz beibehalten .	Im Strassengesetz wird nicht erwähnt, dass Staudämme bzw. Stauanlagen von kantonalen Haupt- oder Nebenstrassen erschlossen werden müssen. Im Rahmen einer Überlegung zur Kontrolle des öffentlichen Raumes wurde die Frage des Eigentums gestellt. Es wird vorgeschlagen, Eigentümer dieser Abschnitte ohne Deklassierung zu bleiben oder sie an die Eigentümer der Anlagen zu übergeben und eine geeignete Erschliessung zu entwickeln.
Welche Tourismusstätten/-orte muss der Kanton erschliessen, unter Berücksichtigung ihrer Bedeutung auf kantonaler Ebene?	Tourismusstätten/-orte oder Tourismuszentren, welche als solche definiert wurden (auch ausserhalb von Bauzonen), müssen Teil des Netzes sein.	Das Strassengesetz definiert den Begriff «Tourismusort» nicht, bei der Prüfung der Relevanz wurde jedoch die kantonale oder nationale Bedeutung des Ortes/der Stätte berücksichtigt.
Welche Natur oderTyp von touristischen Zentren muss der Kanton erschliessen (dicht bebaute und gruppierte Zentren, Zentren, die einen Hauptort natürlich erweitern), und dabei die Bedeutung des Zentrums auf kantonaler Ebene (Zahl der Logiernächte in der Hotellerie und der Parahotellerie) berücksichtigen?	Die Tatsache, dass sich die Station/der Ort in einer als Bauzone zugelassenen Zone befindet, ist selbstverständlich eine Voraussetzung, welche bei der Prüfung der Relevanz berücksichtigt wurde. Im Rahmen der Untersuchung der Grösse des Netzes wurden die Abschnitte, die touristische Zentren erschliessen und nicht als Bauzonen zugelassen sind, und die Abschnitte, die touristische Zentren erschliessen, welche nicht als kantonal bedeutend anerkannt sind, aus dem aktuellen Kantonsstrassennetz herausgenommen.	Im Strassengesetz, Art. 5, «Kantonale Strassen», heisst es, dass «Nebenstrassen dem motorisierten Verkehr allgemein offenstehen als Verbindung eines Kur- oder Fremdenverkehrsortes mit einer Hauptstrasse gelten». Der Begriff «Kur- oder Fremdenverkehrsort» ist nicht definiert. Zur Verfeinerung und in einem zweiten Schritt könnte ein Kriterium bezüglich der Übernachtungszahlen berücksichtigt werden, um die touristische Bedeutung des Zentrums quantitativ festzulegen und die Erschliessungsklassen gegebenenfalls anzupassen.
Auf welcher Ebene muss der Kanton die Gemeinden bei der Neuklassierung von Ortsdurchfahrten begleiten, die künftig zu den kommunalen öffentlichen Flächen gehören?	Bei diesen Neuklassierungen und in Begleitung den Gemeinden muss eine Unterstützung mit menschlichen Ressourcen und Finanzmittel gebracht werden.	Diese Bedingung garantiert Kohärenz und stellt eine bedeutende Investition zugunsten der Gemeinden dar, um ihre Mobilitätsinfrastrukturen anzupassen.

Tab. 1. Kriterien für die Zugehörigkeit zum Kantonsstrassennetz

#### 4. Methode und Klassierungskriterien für die Erschliessungsklassen

Beim zweiten Teil der Überlegungen steht die Qualität des Netzes im Mittelpunkt. Zurzeit werden alle Abschnitte des Netzes gleich unterhalten. Jede Strasse, egal ob viel oder wenig befahren, erhält dieselbe Behandlung. Daher sind wir der Meinung, dass die Qualität in die Überlegung einbezogen werden muss. Nicht alle Strassen haben denselben Unterhaltsbedarf. Aus diesem Grund werden zwei Qualitätsniveaus festgelegt:

- Das Dienstniveau der Strasse (Lichttraumprofilen, Geschwindigkeiten, Tonnage ...)
- Das Leistungsniveau (Winterdienst, Unterhalt ...)

Die Einstufung des Netzes in Erschliessungsklassen führt somit zu konkreten Vorschlägen in Bezug den Unterhalt. Jeder Achse des Kantonsstrassennetzes wurden Qualitätsziele zugeordnet. So konnte einerseits der nötige Finanzbedarf bewertet werden, um die für das Netzwerk festgelegte Qualität zu erreichen, andererseits konnten die Haushaltsmittel zugewiesen werden. Diese Vorgehensweise liefert zudem ein Instrument zur Priorisierung der Interventionen.

Sechs Kriterien wurden definiert. Jedes weist dem bewertete Abschnitt Punkte zu und ermöglicht seine Einstufung. Da nicht alle Kriterien dieselbe Bedeutung haben, wurden sie gewichtet.

Kriterien	Fragen	Gewichtung	Beurteilung		Illustrative Beispiele	Bemerkungen	
Zugehörigkeit zu einem Netz von internationaler Bedeutung	Gehört die untersuchte Achse zu einem nationalen bzw. internationalen Strassennetz?	-	-		Grenze Saint-Gingolph	Wenn ja, sehr hohe Funktionalität => Erschliessungsklasse A	
Durchschnittlicher Tagesverkehr (nachstehend DTV, in Fahrzeugen pro Tag)	Wie hoch ist das durchschnittliche Tagesverkehr?	5	DTV > 10'000	Kl. A	Anschluss N9 - Leuk / Sitten-Savièse	Wenn DTV > 10'000, sehr hohe Funktionalität => Erschliessungsklasse A	
			5'000 < DTV < 10'000	= 3 Pkt.	Eyholz-Gamsen / Sitten-Uvrier-Siders		
			2'500 < DTV < 5'000	= 2 Pkt.	Brig-Furkapass / Le Châble - Mauvoisin		
			DTV < 2'500	= 1 Pkt.	Ried Brig - Termen / Platta-Molignon-Argnoud		
Bedeutung für den Pendlerverkehr	Wie wichtig ist die Achse für den Pendlerverkehr (Anteil am DTV)?	4	5'000 < DTV < 10'000	Gross	= 3 Pkt.	Naters-Blatten / Fully - Charrat	Anteil = geschätzter relativer Wert des DTV
				Mittel	= 2 Pkt.	Umleitung Sitten Ost - La Muraz	
				Klein	= 1 Pkt.	-	
				Null	= 0 Pkt.	-	
		2'500 < DTV < 5'000	Gross	= 2 Pkt.	Illas-Täsch		
			Mittel	= 1 Pkt.	Lax-Ulrichen		
			Klein	= 1 Pkt.	Stalden -Saas Balen		
			Null	= 0 Pkt.	-		
		DTV < 2'500	Gross	= 1 Pkt.	Chippis-Brie		
			Mittel	= 1 Pkt.	Zinal-Grimentz		
			Klein	= 1 Pkt.	Steg-Mittal (Alte H509)		
			Null	= 0 Pkt.	Anschl. Les Prasses und Ypresses		
Touristische Bedeutung	Wie wichtig ist die Achse für den Tourismusverkehr (Volumen)?	3	Gross	= 3 Pkt.	Gampel-Goppenstein / Siders-Crans-Montana	Volumen = geschätzter absoluter Wert	
			Mittel	= 2 Pkt.	Goppenstein-Blatten-Fafleralp / Vionnaz-Torgon		
			Klein	= 1 Pkt.	Leuk-Bratsch-Erchmatt / Val d'Illicz-Plat-La Cour		
			Null	= 0 Pkt.	Visp-Baltschieder-Ausserberg / Noës - Champzabé - Ollon		
Bedeutung öffentlicher Verkehr	Wie wichtig ist die Achse für den Erhalt des öffentlichen Verkehrsangebots (Häufigkeit der Fahrten und Fahrzeugtypen)?	3	Gross	= 3 Pkt.	Visp - Brig / Avenue de la Gare Sitten		
			Mittel	= 2 Pkt.	Susten -Leukerbad / Siders - Vissoie - Zinal		
			Klein	= 1 Pkt.	Lax - Binn / Chippis-Brie		
			Null	= 0 Pkt.	Lax-Martisberg / Anschluss an Fang		
Bedeutung Industrie-, Güter- und Versorgungsverkehr	Wie wichtig ist die Achse für den Industrie-, Güter- und Versorgungs-/Notfallverkehr (Blaulichter) (in Volumen)?	3	Gross	= 3 Pkt.	Umfahrung Visp (Bockbart) / Anschl. N9 - T9 Siders Ost	Volumen = geschätzter absoluter Wert	
			Mittel	= 2 Pkt.	Visp - Illas - Saas Fee / Som-la-Proz-Champex		
			Klein	= 1 Pkt.	Erde-Poméron-Les Nés / Egga - Simplondorf	Wenn es sich um eine essentielle Substitutionsachse handelt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ von kantonaler Bedeutung = 3 Pkte</li> <li>▪ von regionaler Bedeutung = 2 Pkte</li> </ul>	
			Null	= 0 Pkt.	Sapinhaut - Col des Planches		

Tab. 2 Bewertungskriterien für die Abschnitte des Kantonsstrassennetzes

Jeder Strassenabschnitt wird auf der Grundlage der vorstehenden Kriterien bewertet und entsprechend der Gesamtpunktzahl wird ihm eine Erschliessungsklasse zugewiesen.

Erhaltene Bewertung (N)	Erschliessungsklassen
51 ≥ N ≥ 41	Klasse A
40 ≥ N ≥ 31	Klasse B
30 ≥ N ≥ 21	Klasse C
20 ≥ N > 0	Klasse D

Tab. 3. Zuweisung der Erschliessungsklassen

## 5. Qualitätsniveau und Einschränkungen

Die Erschliessungsklassen definieren das Dienst- und das Leistungsniveau der Abschnitte in den folgenden Kategorien:

		Erschliessungsklassen				
		A	B	C	D	
<b>Sicherung gegen Naturgefahren</b>						
Schutz der Infrastrukturen	Schutzmassnahmen (Konstruktive, Präventive)	K/P	K/P	P	P	
Schutz der Benutzer	Punktuelle Schliessungen	ja	ja	ja	ja	Zeitliche Zugangsbeschränkungen möglich
	Längere Schliessungen (z. B. über Winter)	nein	nein	ja	ja	z. B. Niveauübergänge
	Verkehrsführung (Ampel, manuell)	ja	ja	ja	ja	
<b>Sicherheit der Strasseninfrastrukturen</b>						
Tragfähigkeit	Tonnagebeschränkungen	nein	ja	ja	ja	Zugangsbeschränkungen für bestimmte Fahrzeugkategorien
	Abstände zwischen Lkw	nein	nein	ja	ja	
Verkehrsführung	Alternative Verkehrsführung / Einspuriger Verkehr / ...	nein	nein	ja	ja	
<b>Verkehrsfluss und Benutzerkomfort</b>						
Lichtraumprofile Fahrzeuge	Geschwindigkeitsreduktion, Verkehrsführung, Beschilderung	nein	nein	ja	ja	Zugangsbeschränkungen für bestimmte Fahrzeugkategorien
Strassendimensionen	Geschwindigkeitsreduktion, Verkehrsführung, Signalisation	ja	ja	ja	ja	A: punktuell, in der Ortsdurchfahrt
	▪ Fahrbahnbreite	nein	ja	ja	ja	
	▪ Höhe					
Linienführung	Geschwindigkeitsreduktion, Verkehrsführung, Signalisation					Zugangsbeschränkungen für bestimmte Fahrzeugkategorien
	▪ In Grundriss (Kurven)	nein	nein	ja	ja	
	▪ Im Längsprofil	ja	ja	ja	ja	A, B: bei winterlichen Bedingungen, zum Beispiel für Lkw
Verschiedene Benutzer (gemischte Nutzung) der öffentlichen Strassen	Trottoir, Radwege, Fussgängerstreifen, usw. ...	ja	ja	ja	ja	D: keine Bebauung möglich (Grund: lokale Gegebenheiten) A, B, C, D: mögliche Benutzungseinschränkungen für alle Benutzer gleichermaßen
<b>Umwelt</b>						
Gefahrgütertransport		ja	ja	ja	nein	
<b>Winterdienst</b>						
Schneeräumung (Häufigkeit)		100 %	100 %	50 %	25 %	C, D: geringere Häufigkeit
Salzstreuung (Häufigkeit)		100 %	100 %	50 %	25 %	C, D: geringere Häufigkeit
<b>Instandhaltungs- / Unterhaltsniveau</b>						
Kunstabauten		100 %	100 %	Geeignet	Min.	
Fahrbahn		100 %	100 %	Geeignet	Min.	
Ausrüstungen		100 %	100 %	Geeignet	Min.	

Tab. 4 Kategorien der Qualitätsziele gemäss Erschliessungsklassen